DRAFT

OFFICIAL PLAN

REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON

Planning Department Recommendations to Planning Committee

Regional Municipality of Ottawa-Carleton

Planning Department

May, 1987

(aussi disponible en français)

TABLE OF CONTENTS

PART 1: INTRODUCTION

1.0	POLITICAL AND GEOGRAPHIC CONTEXT		1-1
1.1	DIVISION OF PLANNING RESPONSIBILITIES		1-1
1.2	GOALS		1-2
1.3	GROWTH PROJECTIONS		1-2
1.4	TIME FRAMES OF THE PLAN		1-3
1.5	ORGANIZATION OF THE PLAN		1-3
1.6	INTERPRETATION		1-3
1.7	IMPLEMENTATION		1-3
	1.7.1	Objectives for Implementation	1-3
	1.7.2	Policies for Implementation	1-4

PART 2: REGIONAL DEVELOPMENT STRATEGY

2.0	INTRODUCTION		2-1
2.1	OBJECTIVES FOR THE REGIONAL DEVELOPMENT STRATEGY		2-1
	2.1.1	Urban/Rural Distinction	2-1
	2.1.2	Amount of Urban Land	2-1
	2.1.3	The Number And Location Of Urban Areas	2-2
	2.1.4	Staging Of Urban Areas	2-3
	2.1.5	The Structure Of Urban Areas	2-4
	2.1.6	Servicing Strategy	2-5
	2.1.7	Transportation Strategy	2-6
2.2	POLICIES		2-7

PART 3: THE URBAN AREA

3.0	INTRODUCTION		3-1
3.1	EMPLOYMENT AREAS		3-1
	3.1.1	Introduction	3-1
	3.1.2	Objectives for Employment Areas	3-1
	3.1.3	Policies for Employment Areas	3-2
	3.1.3.1	Central Area	3-2
	3.1.3.2	Primary Employment Centres	3-3

	3.1.3.3	Secondary Employment Centres	3-3
	3.1.3.4	Extensive Employment Areas	3-4
3.2	SHOPPING FACILITIES		3-4
	3.2.1	Introduction	3-4
	3.2.2	Objectives for Shopping	3-5
	3.2.3	Policies for Shopping Facilities	3-5
	3.2.3.1	Regional Shopping Centres	3-5
	3.2.3.2	Community Shopping Centres	3-6
	3.2.3.3	Neighbourhood Shopping Centres	3-6
3.3	MAJOR COMMUNITY FACILITIES		3-6
	3.3.1	Introduction	3-6
	3.3.2	Objectives for Major Community Facilities	3-7
	3.3.3	Policies for Major Community Facilities	3-7
3.4	GENERAL URBAN AREAS		3-8
	3.4.1	Introduction	3-8
	3.4.2	Objectives for General Urban Areas	3-8
	3.4.3	Policies for General Urban Areas	3-9
3.5	THE GREENBELT		3-11
	3.5.1	Introduction	3-11
	3.5.2	Objectives for the Greenbelt	3-11
	3.5.3	Policies for the Greenbelt	3-11

PART 4: DEVELOPMENT IN THE RURAL AREA

4.0	INTRODUCTION		4-1
4.1	OBJECTIVES FOR DEVELOPMENT IN THE RURAL AREA		4-1
4.2	POLICIES FOR DEVELOPMENT IN THE RURAL AREA		4-2
	4.2.1	Policies Applying to all Development in the Rural Area	4-2
	4.2.2	Villages and Serviced Villages	4-3
	4.2.3.	General Rural Areas	4-4
	4.2.4	Infilling Development	4-6
4.2.5	Multiple Unit Development		4-6

PART 5: RESOURCE AREA POLICIES

5.0	INTRODUCTION		5-1
5.1	AGRICULTURAL RESOURCE AREAS		5-1
	5.1.1	Introduction	5-1

	5.1.2	Objectives for Agricultural Resource Areas	5-1
	5.1.3	Policies for Agricultural Resource Areas	5-1
	5.1.3.1	Permitted Uses in Agricultural Resource Areas	5-1
	5.1.3.2	Farm Severances in Agricultural Resource Areas	5-2
	5.1.3.3	Areas of Poor Land in Agricultural Resource Areas	5-3
	5.1.3.4	Agricultural Advisory Committee	5-4
5.2	MINERAL RESOURCES		5-4
	5.2.1	Introduction	5-4
	5.2.2.	The Supply of Mineral Resources	5-4
	5.2.3	Factors Affecting the Availability of the Mineral Deposits	5-4
	5.2.3.1	Economic Considerations	5-4
	5.2.3.2	Environmental Considerations	5-5
	5.2.3.3	Quality of Material	5-5
	5.2.4	Areas for "Mineral Resource" Designation	5-5
	5.2.5	Protection of Pits and Quarries not within "Marginal Resource Areas"	5-5
	5.2.6	Silica Sand	5-5
	5.2.7	Policies	5-5
5.3	NATURAL ENVIRONMENT AREAS		5-7
	5.3.1	Introduction	5-7
	5.3.2	Land Acquisition	5-7
	5.3.3	Public Works	5-7
	5.3.4	Geomorphic, Geological and Landscape Features	5-7
	5.3.5	Conservation Area (Urban)	5-8
	5.3.6	Policies	5-8
5.4	MARGINAL RESOURCE AREAS (RESTRICTED)		5-9

PART 6: HOUSING

6.0	INTRODUCTION		6-1
6.1	OBJECTIVES FOR HOUSING		6-1
6.2	POLICIES FOR HOUSING		6-1
	6.2.1	The Regional Housing Statement	6-2
	6.2.2	Land for Building	6-2
	6.2.3	Affordable Housing	6-2
	6.2.4	Improving the Housing Stock	6-3
	6.2.5	Condominimum Conversion	6-3

6.2.6 Special Needs Housing 6-3

PART 7: ENVIRONMENTAL CONSTRAINTS

7.0 INTRODUCTION 7-1

7.1 OBJECTIVES FOR ENVIRONMENTAL CONSTRAINTS 7-1

7.2 POLICIES FOR ENVIRONMENTAL CONSTRAINTS 7-1

7.2.1 Policies for Flood Plains 7-2

7.2.2 Organic Soils and Unstable Slopes 7-3

7.2.3 Policies for Noise 7-3

PART 8: RIVER CORRIDORS

8.0 INTRODUCTION 8-1

8.1 THE RIVERS AS RESOURCES 8-1

8.2 RIVER CORRIDORS STUDY 8-1

8.3 LAND DESIGNATIONS 8-2

8.3.1 General Rural Area (River Corridor) 8-2

8.3.2 Agricultural Resource Area (River Corridor) 8-3

8.3.3 Waterfront Open Space 8-4

8.3.4 Recreation Area 8-4

8.4 SCENIC ROUTES 8-5

8.5 SITE PLANNING 8-5

8.6 LOCATION OF LANDS DEDICATED FOR PUBLIC PURPOSES 8-5

8.7 LAND ACQUISITION 8-5

PART 9: THE VISUAL ENVIRONMENT AND HERITAGE RESOURCES

9.0 INTRODUCTION 9-1

9.1 OBJECTIVES FOR THE VISUAL ENVIRONMENT AND HERITAGE RESOURC9-1ES

9.2 POLICIES FOR THE VISUAL ENVIRONMENT 9-1

9.3 POLICIES FOR HERITAGE RESOURCES 9-2

PART 10: ENVIRONMENTAL PROTECTION

10.0 INTRODUCTION 10-1

10.1 WATER SUPPLY AND SEWAGE TREATMENT 10-1

10.1.1 Objectives for Water Supply and Sewage Treatment 10-1

10.1.2 Policies for Water Supply and Sewage Treatment 10-2

10.2 STORM WATER MANAGEMENT 10-4

10.2.1 Objectives for Storm Water Management 10-4

	10.2.2	Policies for Storm Water Management	10-4
10.3	WASTE MANAGEMENT		10-5
	10.3.1	Objectives for Waste Management	10-5
	10.3.2	Policies for Waste Management	10-6

PART 11: TRANSPORTATION

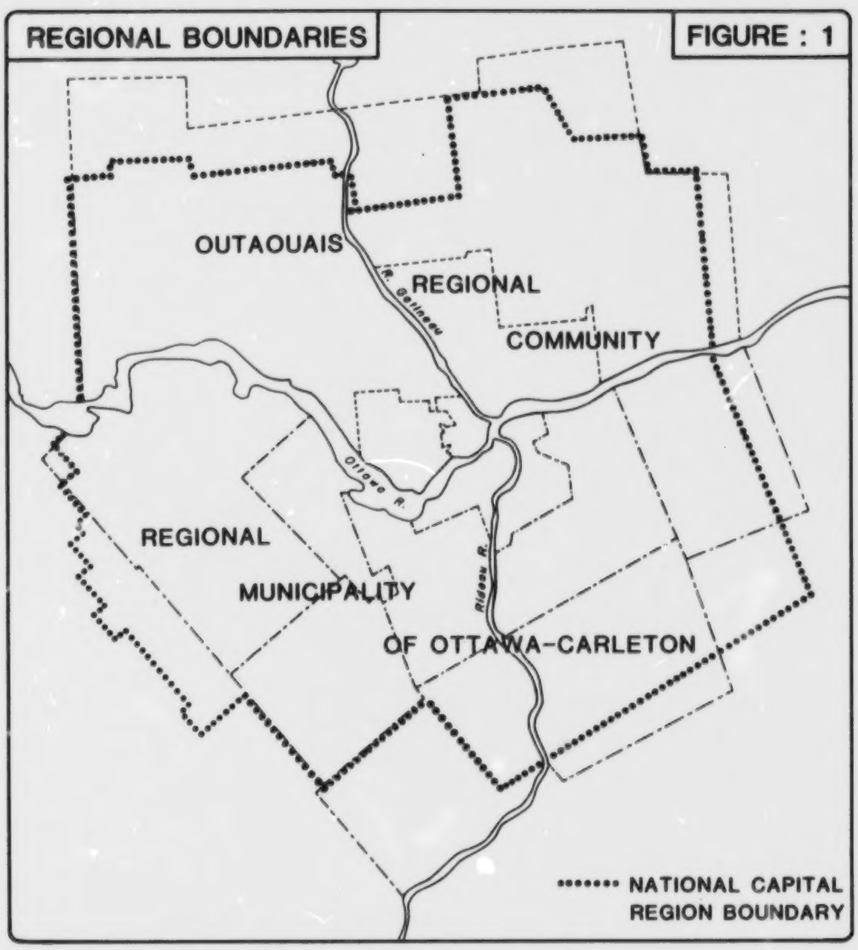
11.0	INTRODUCTION		11-1
11.1	TRANSPORTATION SYSTEM OBJECTIVES		11-1
11.2	ROAD POLICIES		11-2
	11.2.1	The Road Schedules	11-2
	11.2.2	Road Priorities	11-3
	11.2.3	Conceptual Road Link	11-5
	11.2.4	Road Widening Policy	11-5
11.3	OTTAWA RIVER BRIDGES		11-7
11.4	TRANSIT POLICIES		11-7
	11.4.1	Measures to Enhance Public Transit Use	11-7
	11.4.2	Transitway System	11-8
	11.4.3	Transitway Conceptual Links	11-9
11.5	BICYCLING AND PEDESTRIAN POLICY		11-9
11.6	TRANSPORTATION TERMINALS POLICY		11-10

PART 1: INTRODUCTION

1.0 POLITICAL AND GEOGRAPHIC CONTEXT

The Regional Municipality of Ottawa-Carleton (the Region) was created in 1969. The area municipalities of the Region are the Cities of Ottawa, Gloucester, Kanata, Nepean and Vanier; the Townships of Cumberland, Goulbourn, Osgoode, Rideau, and West Carleton; and the Village of Rockcliffe Park.

Ottawa-Carleton covers a land area of 2800 square kilometres in Eastern Ontario south of the Ottawa River. The Outaouais Regional Community (the Outaouais Region) lies across the Ottawa River in Western Quebec. Large parts of both regional municipalities as well as smaller portions of adjacent municipalities are included in the National Capital Region (the Capital) as shown in Figure 1.



1.1 DIVISION OF PLANNING RESPONSIBILITIES

This Official Plan applies to the whole of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton. It contains Regional Council's (Council's) objectives and policies for the physical development of Ottawa-Carleton, policies which are intended to direct development in a way which has regard for social, economic and environmental matters.

The *Regional Municipality of Ottawa-Carleton Act* requires Council to maintain in force an official plan for Ottawa-Carleton.

Many of the policies of this Plan can best be realized if complemented by local official plans, adopted by each area municipality, which direct development in accordance with both regional and local objectives. The more detailed policies of these local official plans and of zoning by-laws are required by Section 27 of the *Planning Act, 1983* to conform to this Plan.

In addition, the plans and policies of federal government agencies influence development in the Capital. The federal government is a major landowner and the largest single employer in Ottawa-Carleton. The National Capital Commission is the federal agency charged with planning the federal interests in the Capital. The federal government is not obliged to respect municipal official plans and zoning by-laws.

Like all other municipalities in Ontario, the Region plans within the parameters established by the *Planning Act, 1983* and any provincial policy statements issued under that Act.

1.2 GOALS

Council has determined that this Plan shall respect the following goals:

1. **Provide for an amount and variety of housing and employment adequate to meet the requirements of the projected population.**
2. **Protect inhabitants from exposure to adverse environmental influences.**
3. **Provide a land use and transportation system which emphasizes convenience of movement between destinations and affords good opportunity for the provision of a full range of utilities and community facilities.**
4. **Respect the capacity of the natural environment to assimilate the effect of human activities.**
5. **Protect important natural resources.**
6. **Protect important recreational, environmental and heritage resources.**
7. **Enhance the aesthetic quality of the built and natural environment.**
8. **Minimize the public cost of required services consistent with overall benefit.**
9. **Minimize dependence on non-renewable energy resources.**

And Council has determined that it shall:

10. **Conduct planning with an open process, producing policies which, to every degree possible, are fair in their distribution of benefits and adverse influences.**

1.3 GROWTH PROJECTIONS

Investigation of the prospects for growth in employment and population indicates that a population of 725,000 supported by 423,000 jobs could be reached within Ottawa-Carleton as early as the year 2001.

Employment growth is expected to result mainly from expansion in the sectors of public administration, services, and trade, and to a lesser extent in manufacturing. The ratio of jobs to population will increase due to the population age structure and higher levels of participation by women in the labour force. This Plan provides for an increase of approximately 130,000 jobs over the 1981 level of 292,000.

The population projection is based on age specific rates of fertility and mortality and an assumed level of net in-migration. The level of net in-migration assumed is dependent on the continued creation of jobs noted above. This projection contemplates an average annual compound rate of population growth equal to 1.6 percent during the 1980s, falling off to 1.2 percent in the 1990s. This results in an increase of approximately 180,000 persons over the 1981 population of 547,000.

As the rate of population growth tapers off, the rate of new household formation will also decline. However, for most age groups, the probability of an individual forming a separate household is expected to increase. The long-term trend to smaller households will continue (from 3.9 persons per household in 1961, to 3.4 in 1971, to 2.7 in 1981 and projected to be 2.4 by 2001). The projection calls for the addition of over 100,000 new households by 2001, which is a 50 percent increase over the total number of households in 1981.

After accounting for housing units to replace those which are demolished, and to provide adequate vacancy levels, it will be necessary to add approximately 115,000 dwelling units to the 1981 housing stock to meet forecast requirements.

Of the total housing requirements, indications are that the demand for new units of various types will be in the following proportions: 43 percent single detached, 29 percent ground oriented multiples, and 28 percent apartments. The high demand for single detached units is a result of a population age structure which will be dominated by middle-aged adults. The types of housing units required have a major influence on the need for additional urban land.

Beyond 2001 the projections are, of necessity, more tentative. Assuming that trends in fertility and mortality do not change, a point is likely to be reached in the first decade of the next century when deaths will outnumber births. Growth will then be entirely dependent on net in-migration, which in turn is heavily dependent on the creation of jobs. For this reason, this Plan does not designate

urban land to meet requirements much beyond 2001 until economic and demographic trends are clearer.

In summary the following are adopted to illustrate the amount and character of growth which could materialize in Ottawa-Carleton:

	1971	1981	1991	2001	2011
Jobs	214,000	292,000	365,000	423,000	467,000
Population	472,000	547,000	643,000	725,000	787,000
Households	138,000	200,000	260,000	302,000	339,000
Urban Land*	12,900	16,200	20,700	23,700	26,100

*developed land, in hectares

1.4 TIME FRAMES OF THE PLAN

Policies in this Plan address various time frames. The designation of urban land is based on accommodating the households and jobs associated with a regional population of 725,000, which may occur early in the next century. The designation of urban land includes a margin of surplus to provide for effective market operation and competition. Piped services are planned and built for a useful life of 50 years or more. Policies for the protection of natural resources and of the natural environment have an indefinite time frame.

1.5 ORGANIZATION OF THE PLAN

Each section in Parts 3 to 11 of this Plan begins with a review of regional interests in the specific topic. Objectives arising from the goals and regional interests are then presented, followed by policies. The only exceptions to this format are sections 5.2, 5.3, and 5.4 and Part 8, which were not amended by the Official Plan Review conducted during the mid 1980s.

The identification of regional interests flows from the fact that there is a two-tier planning system in the Region and thus it is necessary to state which issues are appropriately dealt with at the regional level.

Regional interests generally arise when an issue affects the Region's ability to fulfill its legislated responsibilities or other responsibilities Council has accepted in practice, e.g. in the field of housing, or when an issue is communal, i.e. by its nature affects the well-being of the residents of more than one area municipality, such as the location of a regional shopping centre or hospital or protecting ground water from contamination or depletion. There are some matters which are of concern to all levels of government, such as the economic well-being and safety of residents.

1.6 INTERPRETATION

It is essential to state clearly what comprises this Plan and how this Plan's schedules are to be interpreted.

1. **This Plan is comprised of the whole of the text included in Parts 1 to 11 and Schedules A to H.**
2. **The boundaries of urban areas are as defined on Schedule A.**
3. **Policy areas are designated or shown by symbols on Schedules A and B. The boundaries between them are approximate and shall be considered as general, except where they coincide with major roads, railways, Ontario Hydro transmission lines, rivers, and other clearly recognizable physical features. Major roads are provincial highways and regional roads shown on the base map of Schedule A and the roads shown on the base map of Schedule B.**
4. **Proposed regional roads designated on Schedules C.1 and D.1, proposed transitways designated on Schedule E and major bicycle corridors on Schedule F are shown in approximate locations only.**

1.7 IMPLEMENTATION

1.7.1 Objectives for Implementation

Regional planning policy may be implemented in a variety of ways. Some policies are implemented in part through official plans and zoning by-laws adopted or passed by area municipalities, which must conform to this Plan. Other policies may be implemented directly through the provision of public works which also must conform to this Plan. Policies are also implemented when Council approves or comments on plans of subdivision and condominium, severances and site plans. The more informal processes of consultation and coordination are also important to the implementation of the Plan.

The usefulness of this Plan would be diminished if it were not reviewed and amended as circumstances change. Any review process should involve community consultation so that this Plan reflects concerns and aspirations across Ottawa-Carleton. This is consistent with the goal introduced in Section 1.3 to "conduct planning with an open process, producing policies which to every degree possible are fair in their distribution of benefits and adverse influences".

In summary, Council's objectives are:

1. **To implement the policies of this Plan primarily through the provisions of the *Planning Act, 1983* and other pertinent legislation.**
2. **To enlist the cooperation of other agencies and levels of government in achievement of this Plan's goals, objectives and policies through processes of consultation and coordination.**
3. **To provide regional infrastructure in accordance with this Plan's policies and subject to financial capacity.**
4. **To keep this Plan up-to-date through a process of monitoring, review and amendment, supported by community consultation.**

1.7.2 Policies for Implementation

The legal effect of this Plan is established by the provisions of the *Planning Act, 1983*. Where a regional official plan is in effect, all public works and the official plans and zoning by-laws of area municipalities must conform to it. If any local official plan or zoning by-law is not amended as required within one year of the approval of a regional official plan, the council of the regional municipality may amend the plan or by-law as if it were the council of the area municipality and subject to the same requirements and procedures.

Regard must be had to an official plan when considering applications for plans of subdivision and consents (to sever land).

Other provisions in the *Planning Act, 1983* permit a regional municipality to obtain road widenings when proposed developments abutting a regional road are subject to site plan control.

All these provisions of the *Planning Act, 1983* provide opportunities for implementation of the policies of this Plan, although in varying degrees. Soliciting the support of other public and private bodies is another way of implementing this Plan.

The provision of infrastructure (roads, water treatment and distribution, transitways, etc.) is one of the most effective ways to implement an official plan. Water and sewer services, for example, are prerequisites for urban development. Sometimes implementation involves land acquisition, for example in order to widen a road or to protect Natural Environment Areas, such as the Marlborough Forest.

Some of the infrastructure to be provided will be subject to the provisions of the *Environmental Assessment Act*. While the facilities may be designated or otherwise provided for in this Plan, the actual approval to construct the facility will be subject to the requirements of the Act.

This Plan identifies a number of policy areas and establishes policies to guide development in each of them. Approval of more detailed plans or specific development proposals is conditional on conformity with these policies and on the availability of adequate services. Compatibility with existing and proposed uses is also a consideration, but this is a matter for determination by the area municipality.

Generally designations and policies to explain Council's intent for the future development of land have been applied without regard to ownership. Municipal policies do not apply to the provincial and federal governments. Consequently a policy is included requesting these levels of government to inform and consult with Council when they propose to do something which does not conform to this Plan.

Public support of this Plan and its relevance as a guide to corporate decision-making may be lost, if it is not kept up-to-date. Policies are required to guide the processes of Plan amendment and review.

In summary:

1. **The policies of this Plan shall be implemented through the *Planning Act, 1983* and other pertinent legislation.**
2. **Council shall consult and coordinate with other levels of government and agencies in order to enlist their cooperation in implementing the provisions of this Plan.**
3. **Land may be acquired in order to implement any feature of this Plan.**
4. **In addition to any other specific requirements of this Plan, the detail of official plans adopted by area municipalities shall be sufficient to ensure the adequate implementation of local and regional policies and enable the preparation of development proposals and zoning by-laws for specific areas. Secondary plans or development plans, adopted by area municipalities outside the requirements of the**

Planning Act, 1983, may deal only with design details. All substantive planning policy shall be adopted in official plans under the requirements of the *Planning Act, 1983*.

5. Council recognizes that some zoning by-laws existing on the date of adoption of this Plan may require amendment as a result of the adoption of the Plan. However, it is not Council's intention to affect the status of development which exists on the date of the adoption of this Plan. Its objectives and policies are directed primarily to development which will follow its adoption. Accordingly, buildings or uses of land which exist on the date of the adoption of this Plan shall not be forced into a non-conforming situation merely by reason of a purported requirement to amend an existing zoning by-law to make it conform with this Plan. For example, a residential enclave which is zoned residential in an area designated Extensive Employment Area in this Plan should not have to be zoned industrial and thereby made non-conforming through a by-law purporting to bring by-laws into conformity with this Plan.

6. When considering or approving local official plans, plans of subdivision, plans of condominium, and zoning by-laws, Council shall require that it be demonstrated that:

   a) regional roads and access thereto,

   b) public transit services, if in the urban area,

   c) piped services and treatment facilities, if in the urban area or a Serviced Village,

   are or will be adequate for the proposed use and density. If services under Regional jurisdiction are not or will not be adequate, proposals may be refused, modified or phased where Council has jurisdiction under the *Planning Act, 1983*. In other instances, Council will comment to the approving authority.

7. Council requests the federal and provincial governments to inform and consult with them whenever a use of land or public work is proposed which is not permitted by this Plan, in order that the proposal may be evaluated with regard to its effect on the achievement of the goals and objectives of this Plan and on the provision of regional services and facilities.

8. When considering amendments to this Plan, Council shall have regard, among other things, to the following criteria:

   a) the impact of the proposed change on achievement of regional goals, objectives and policies expressed in this Plan and on other regional policies,

   b) the need for the proposed change, and

   c) the effect of the proposed change on the need for regional services and facilities.

   In addition, when considering amendments which affect the use of a specific site or sites, Council shall consider:

   d) whether there is a need to add the site or sites to the lands already designated for the proposed use, and

   e) the physical suitability of the land for the proposed change.

9. At regular intervals of not more than five years Council shall determine whether there is a need to revise this Plan to ensure that:

   a) the Plan's goals and objectives remain valid and realistic in light of prevailing circum stances; and

   b) the Plan's policies are adequate for the achievement of its goals and objectives.

10. A community consultation program shall be provided for all amendments to and reviews of the Plan. The consultation process will be designed to meet the needs of specific situations. The process shall include timely provision of adequate information, opportunities for discussions with staff, and opportunities to present views to Council through Planning Committee.

PART 2: REGIONAL DEVELOPMENT STRATEGY

2.0 INTRODUCTION

As defined by the *Planning Act, 1983* an official plan contains objectives and policies for the physical development of a municipality while having regard for relevant social, economic and environmental matters. Part 1 of this Plan establishes the prospects for future growth in Ottawa-Carleton and presents ten goals upon which this Plan is based. This part establishes the Region's overall intent towards development, in the context of the goals. While it is recognized that all goals may not be fully achieved, the regional development strategy attempts to maximize their achievement.

In summary the regional interest is in:

1. **Establishing objectives and policies for the physical development of Ottawa-Carleton which maximize the achievement of the goals.**

2.1 OBJECTIVES FOR THE REGIONAL DEVELOPMENT STRATEGY

Twelve objectives are identified for the regional development strategy, addressing the questions of a distinction between urban and rural areas, the amount of urban land, the number and location of urban areas, staging of urban areas, the structure of urban areas, servicing and transportation.

2.1.1 Urban/Rural Distinction

This Plan is based on two fundamental assumptions: first, that most residents expect ready access to basic services provided by the Region such as water, sewer, roads and public transit (infrastructure) and will choose to live in reasonable proximity to a wide range of employment opportunities and community facilities; second, that there are advantages to maintaining a rural area which is distinct from the urban area.

By clearly stating where urban development will be permitted the Region will be able to provide infrastructure and services more economically. The infrastructure will be sized for the planned development, and development will occur in such a way as to take full advantage of not only the regional infrastructure but also the facilities and services provided by area municipalities, local boards and other agencies. More economical services and facilities to a higher standard should result.

An important feature of this Plan is the distinction drawn between the urban area, i.e. those areas in which Council will concentrate its investment in water, sewer, road and public transit infrastructure, and the rural area, where infrastructure investment will be limited primarily to the provision of a major road network.

In 1961, the amount of developed land to which urban services were available approximated 8,500 hectares. By 1981, the extent of the developed area had very nearly doubled (to approximately 16,650 hectares). Although the rate of urbanization was quite rapid during these two decades, the developed area remained quite compact. In 1981, the developed urban area contained 90 percent of the regional population, 92 percent of all households and 97 percent of all jobs, while occupying just 6 percent of the total regional land area.

Another important reason to make a distinction between urban and rural areas is the desire to encourage development to locate away from natural resource areas, such as agriculture and mineral extraction lands, since these resources provide the basis of the rural economy. It is also important to prevent development from encroaching on features of the rural area which are valued for their environmental significance. Scattering of development throughout the rural area will not protect these areas. A high degree of protection can be achieved, however, if the majority of development occurs in well defined urban areas that are relatively limited in extent. Maintaining a distinct rural area also offers opportunities for living in a different residential environment.

In summary, Council's objectives are:

1. **To make a clear distinction between urban and rural areas.**
2. **To protect important natural resources.**

2.1.2 Amount of Urban Land

It is expected that the rate of growth in population and households will remain strong through the 1980s and then begin to slow through the 1990s. With this slowing rate of household growth will come a gradual reduction in the rate at which land is urbanized. However, the decline in the rate of urbanization will be moderated by a projected increase in the proportion of housing which is single detached. Single detached dwelling units consume substantial amounts of urban land. By 2001, the area of developed urban land could reach approximately 23,700 hectares.

This projection of land requirements assumes that nearly one new dwelling unit in five will be produced through infilling on small land parcels, the conversion of non-residential lands and buildings to residential use, or the redevelopment of residential land to higher densities. Even if this is achieved, based on the projection of housing demand which features a high proportion of single detached and other low density units, it is expected that nearly half of the dwelling units constructed in urban areas during the 1980s and 1990s will be constructed outside the greenbelt, where land for this type of development is more available.

In addition, land is included within the area designated for urban development to provide for an orderly and competitive land market. Since it is unlikely that a comprehensive review of this Plan will be initiated until the mid 1990s, and it could be as late as 2001 before a revised Plan receives Ministerial approval, the area designated for urban development is large enough to accommodate anticipated growth, including a surplus to encourage an efficient market, to 2001. However, due to the relatively long time frame involved, the projected slowing of the growth rate, the uncertainties with respect to long term economic prospects, and the commitment to servicing implied by an urban designation, this Plan does not designate urban lands greatly in excess of needs.

It is expected that a total urban designation of 28,000 hectares will provide for projected requirements, within a suitable margin of surplus, to the year 2001. This estimate provides sufficient urban land to maintain the historical balance between urban and rural development, wherein approximately 90 percent of all regional residents choose to live in urban areas.

In summary, Council's objective is:

3. **To designate sufficient land in the urban area to meet projected requirements to 2001, including a surplus to ensure orderly market operation.**

2.1.3 The Number And Location Of Urban Areas

Following the planning study of the National Capital Region by Jacques Greber in 1950, the federal government created the greenbelt which, in part, was intended to establish a physical limit to the expansion of the urban area south of the Ottawa River. At the time of its creation, in 1961, over half of the lands inside the inner limit of the greenbelt had been developed and by the early 1970s, three new urban centres had been established just beyond its outer limit, supported by separate water and sewer systems.

The effect of the Regional Official Plan adopted by Council in 1974 was to recognize these urban centres and propose their integration with the main urban area inside the greenbelt through extensions to the road system, the provision of public transit, and the connection of the three centres to the central water and sewage treatment systems. The 1974 Plan as amended designated three urban centres outside the greenbelt of approximately equal area, each capable of accommodating between 75,000 and 100,000 persons. That Plan acknowledged that it was not practical to extend full services to all centres simultaneously, and as a result established a staging policy. The urban area inside the greenbelt, Kanata in the west, Orleans in the east, and a small part of the urban centre to the south were Stage 1. A large portion of the designated area in the south urban centre was reserved for a later stage of development.

During the review of the Plan in the mid 1980s, the need for and best location of additional urban land were re-examined. The review concluded that the original concept of having three urban centres of approximately equal area outside the greenbelt was sound and that the extent of the urban area, as designated in the 1974 Plan, would provide sufficient lands to meet projected needs to at least 2001.

The choice of three equally sized centres of development outside the greenbelt, as opposed to fewer larger ones or more smaller ones, results from consideration of several factors.

By limiting the number of centres, larger populations can be achieved in each location more quickly, increasing the likelihood that each centre will develop with a reasonably wide range of housing types, employment opportunities, shopping areas, community facilities and services. Having these opportunities close at hand increases the degree of convenience to residents in each location, thereby reducing the need to travel and the transportation services that are required. With fewer centres, the number of corridors in which major elements of public infrastructure must be extended is limited and the commitment to public expenditure is reduced. Fewer urban centres may be more easily provided with a higher level of public transit service through extensions to the transitway and integration of the transitway service into the developing town centres. These considerations tend to favour having few, rather than many, urban centres.

Offsetting the above arguments are the benefits of distributing development in many locations around the periphery of the greenbelt. One benefit is to take best advantage of available capacity on major roads, thereby delaying expenditures on new facilities. The road network has developed in a radial pattern. The advantage of distributing development to several centres is to provide a more even loading on each radial corridor. Also, by encouraging development to occur in several locations around the periphery of the greenbelt, it is possible to accommodate travel between some destinations on routes which by-pass the inner area thereby reducing the amount of congestion through the inner

area. Theoretically, a second benefit of distributing smaller amounts of development to many centres is the possibility of using land with natural advantages for development and avoiding areas of natural resource potential or environmental significance. These considerations tend to favour having many, rather than few, urban centres.

Other considerations are the amount of projected development and the ability of the Region to finance the infrastructure required.

A re-examination of several development alternatives confirmed that maximum overall benefit is achieved if development is limited to the area inside the greenbelt and three approximately equally sized urban centres lying at its periphery. Each centre should be planned on the basis of accommodating up to approximately 30,000 dwelling units (100,000 persons) at full development and each centre should be integrated with the main urban area inside the greenbelt through the extension of water and sewer services from the central systems and through the provision of major road facilities and public transit.

By having just three centres, the benefits of distributing travel and achieving centres of a sufficient size to support a wide range of employment, shopping, services and community facilities can be realized. This also limits the number of corridors in which major services need to be extended. It does not, however, provide much opportunity to avoid encroaching on good agricultural soils which predominate in the lands immediately surrounding the greenbelt.

This Plan confirms the location and extent of the three urban centres, first established in the 1974 Plan, namely: an area of approximately 3,200 hectares located immediately west of the greenbelt in the City of Kanata; an area of approximately 3,200 hectares located immediately east of the greenbelt more-or-less centered on the boundary line between the City of Gloucester and the Township of Cumberland; and an area of approximately 3,200 hectares located adjacent to the Rideau River immediately south of the greenbelt shared between the Cities of Nepean and Gloucester.

The west and east development centres are generally referred to as the Kanata and Orleans urban centres respectively. The Nepean portion of the southern centre is generally referred to as Barrhaven, while the Gloucester portion was un-named at the time this Plan was adopted.

In summary, Council's objective is:

4. To limit the number of urban centres to three located west, east and south of the greenbelt.

2.1.4 Staging Of Urban Areas

The 1974 Plan divided the area for urban development into two stages. The first stage designation included all the lands inside the greenbelt, all the lands designated in Kanata and Orleans, plus a small portion of the south urban centre. The remainder of the south urban centre was placed in a second stage designation. Lands in the first stage designation were approved for immediate development, subject to the provision of trunk sewer and water services.

From the mid 1970s to the mid 1980s, residential development occurred unevenly with well over half of all units that were constructed on urban lands outside the greenbelt being located in Orleans, approximately one quarter in Kanata, and twenty percent in Barrhaven. By 1986, the vacant residential lands outside the greenbelt were also unevenly distributed with approximately 36 percent located in Orleans, 57 percent in Kanata and just 7 percent in Barrhaven.

As a result of an uneven distribution of development, by the mid 1980s traffic generated from the Orleans urban centre exceeded the road capacity in peak hours. Congestion also occurred but to a much lesser extent on the roads servicing Kanata. In contrast, considerable surplus capacity remained on major roads serving the Nepean portion of the south urban centre.

An expansion to the first stage land supply in the south urban centre will provide a more even balance of development opportunities between the three urban centres. Providing more development potential in the south will help slow down the growing problem of traffic congestion on the major east-west roads.

However, not all of the south urban centre is required for immediate development. The need to provide adequate land for development must be balanced against Council's ability to provide infrastructure. The extension of water mains and sewers through the greenbelt, along with policies to permit the development of the land, result in a commitment to even greater expenditures for public transit and an adequate road system.

The chief advantage of surplus road capacity pertains to development located in the Nepean portion of the south urban centre, rather than the Gloucester portion. Expansion outward from the Barrhaven community will also provide the opportunity to balance the residential development which is already there with some industrial development in order to provide local work opportunities. On this basis, Council has determined that additional lands in the Nepean portion of the south urban centre should be brought into the Stage 1 designation. The change in staging status for these lands will make possible the development of additional lands in the south, once trunk sewer and water services become available. The Jock River, the Rideau River, the greenbelt and the proposed

alignment of highway 416 have been selected as suitable boundaries for the expanded first stage designation in the south, enclosing an area of approximately 1,800 hectares.

In summary, Council's objective is:

5. **To adopt a staging policy for urban areas which balances the orderly and economical provision of infrastructure with the need for an adequate supply of urban land with trunk sewer and water services.**

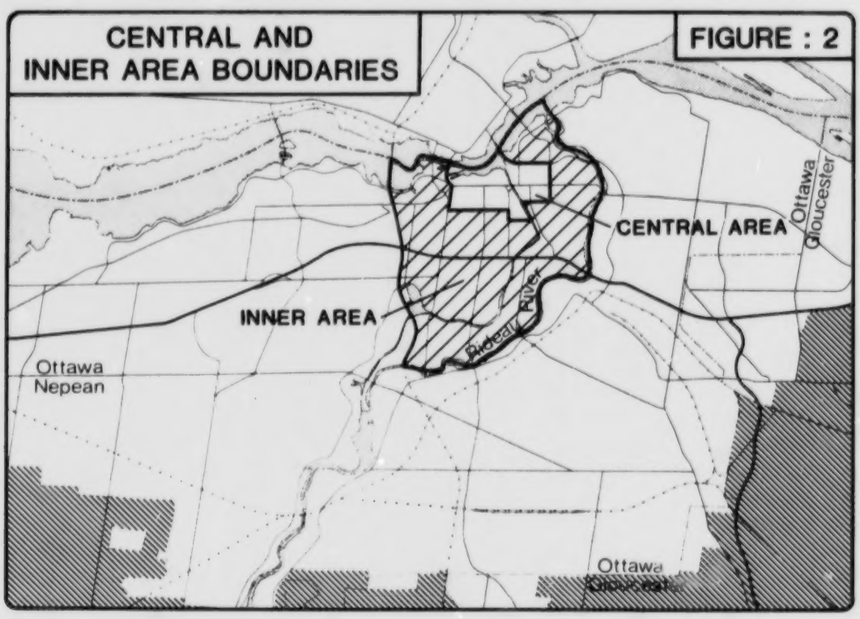
2.1.5 The Structure Of Urban Areas

The internal structure of an urban area is determined by the relationship of land uses to each other and particularly to the transportation system. Apart from land which is not proposed to be developed (primarily the greenbelt discussed in section 3.5 and land adjacent to the major rivers discussed in Part 8) the main regional concerns are the relationship between areas where people live and where they work, the density of development, the provision of a mix of housing types and the provision of services and facilities.

It is intended that the residents of urban centres enjoy all the expected benefits of living in an urban area. The benefits include convenient access to a range of employment opportunities and to shopping areas, community facilities and services, as well as a choice of housing types.

The location of jobs in relation to housing is important, since, to a very large extent, the need to accommodate the work trip dictates the overall requirements of the regional transportation system.

Although it is recognized that jobs will always outnumber dwelling units in the central area (as shown in Figure 2), away from the central area it is important that jobs are distributed approximately in proportion to labour force. This will potentially reduce the length of trips for those who choose to live close to their jobs. As a further measure, locating major concentrations of jobs in locations well served by public transit increases convenience for those without access to, or choosing not to operate, a private vehicle.



Recognizing that much of the land inside the greenbelt is either fully developed or committed to development, the main opportunities to influence the relationship between jobs, housing and the transportation system occur in three areas.

First, in the central and inner areas where redevelopment is taking place, it is desirable that the number of jobs does not exceed the capacity of the road and public transit facilities designated in this Plan. In 1986, indications were that a central area of approximately 100,000 jobs could be served by the existing transportation system and planned improvements to it, a level which is not expected to be reached by 2001. In the inner area which surrounds the central area, it is desirable that emphasis be placed on population growth through further residential development so that more people can take advantage of the short trip to work offered by the concentrations of jobs in the inner and central areas.

Second, it is important that significant job concentrations develop at locations well served by transit, especially at certain stations along the rapid transit system (i.e. transitway stations; transitways are facilities for the exclusive use of transit vehicles). Concentrations of jobs at these locations will be accessible to transit riders. High transit ridership will in turn allow for high levels of public transit service throughout the urban area, and thereby result in greater convenience to more people.

Third, the urban centres outside the greenbelt should achieve a level of employment related to the number of people who live there. This will provide the opportunity for some people to live close to where they work and also the opportunity for others to commute against the main transportation flow. Therefore, opportunities for significant levels of employment are provided in each of these centres.

While development in certain locations such as in the urban centres and close to transitway stations brings certain benefits, it is recognized that such development must be supported by infrastructure with adequate capacity, or there will be adverse impacts as well. For example, traffic congestion will result if the development of jobs in a certain location exceeds the capacity of the road and transit systems.

Finally, the provision of infrastructure is the main tool available to the Region to influence how and when development takes place. It is unlikely that jobs will locate in the urban centres, for example, until water and sewer services are available to lands set aside for employment uses, and there is adequate transportation service.

In summary, Council's objectives are:

6. **To permit the development of urban areas, each of which provides a mix of housing types, a variety of jobs, and a full range of urban services and facilities.**
7. **To achieve a distribution of jobs in the urban area, other than those in the central area, approximately in proportion to the distribution of households.**
8. **To increase the proportion of all jobs located at transitway stations (including the central area).**
9. **To permit an amount of development which does not exceed the planned capacity of the transportation system and other regional services.**

2.1.6 Servicing Strategy

The Region influences the location, timing, and scale of development by providing the infrastructure for which it is responsible. In the urban areas, municipal water and sewer services are prerequisites to development and their provision is often the catalyst that spurs development in particular locations.

Trunk sewer and water services are installed with sufficient capacity to meet demands perhaps 50 years into the future, since it is difficult and costly to add capacity in small increments to meet demand as it appears. In contrast, improvements to major roads and public transit service are usually made after development occurs, and in this instance it is often possible to make incremental improvements in response to demand as it evolves (e.g. adding a lane to a road).

Eventually, the entire urban area, as designated in this Plan, will be serviced from the central water and sewage treatment facilities, through the progressive extension of water and sewer trunks, first to the Stage 1 and then to the Stage 2 areas. It will not be possible, however, to extend trunk water and sewer service to all the lands designated as Stage 1 urban areas simultaneously. The cost of upgrading the Green Creek pollution control centre and the Britannia and Lemieux water filtration plants will limit the funds available for service extensions until the mid 1990s.

Within the Stage 1 area, it is desirable that trunk sewer and water services be progressively extended such that the amount of serviced residential land on a regional basis approximates a ten year supply. This objective is derived from an examination of the residential land supply in urban areas across Canada. On average, through the early 1980s, the serviced residential land supply in Canadian metropolitan areas averaged ten years of projected demand.

Servicing of industrial lands and sites for employment concentrations are also important considerations. The availability of trunk services with adequate capacities is a prerequisite for achieving the employment objectives of this Plan and the provision of these services is a one tangible way in which Council can contribute to achieving these objectives.

It is not appropriate to include a detailed servicing sequence for Stage 1 lands in this Plan. Many circumstances may delay or advance the need for particular projects. These are details which are best examined and resolved each year when Council reviews its program of capital expenditures. However, as a general principle, Council is concerned that the provision of water and sewer services proceed in a logical fashion, making best use of available capacity throughout the service network, so as to provide for an adequate supply of serviced lands. As a matter of first priority, works will be undertaken to substantially complete the servicing to the Kanata and Orleans urban centres in advance of providing trunk services to the Stage 1 area in the south urban centre.

The provision of services to the rural area may be required in certain circumstances where the safety of the population is jeopardized by faulty private waste disposal systems or the contamination of private wells. In such circumstances, municipal water or sewer services may be provided, either as extensions to the central systems or through the installation of communal systems. However, as a general principle, services will not be provided for the purpose of permitting additional development beyond the limits of the urban area. The servicing of rural development could detract from the servicing of designated urban areas by diverting available funds, delaying the time at which full development of the urban centres is reached, and thereby undermine the objectives of this Plan.

Servicing policies are found in Part 10 of this Plan.

In summary, Council's objectives are:

10. To provide water and sewer services to urban areas which support and meet the needs of the desired development pattern.

11. To extend regional water mains and trunk sewers to the urban area so that a minimum of 10 years supply of residential land, calculated on a region-wide basis, with trunk services is maintained.

2.1.7 Transportation Strategy

One of the most important regional responsibilities is to plan, construct and operate a comprehensive system of complementary major road and public transit facilities. Factors influencing the Region's transportation strategy include forecasts of the growth in travel based on the desired urban development pattern and goals related to safety, efficiency, energy conservation, and minimizing environmental damage.

Demographic and economic growth will increase the number of trips made daily by the residents of Ottawa-Carleton. Growth patterns in the Outaouais Region will also have an impact. It is expected that at a population in Ottawa-Carleton of 725,000 (about 2001) a total of about 2.6 million trips for all purposes will be made within the National Capital Region in a 24 hour period. This compares to about 1.8 million trips in 1981 and 1.2 million trips in 1971.

During the decade 1971 to 1981, trip making increased by 50 percent while households in Ottawa-Carleton grew by 45 percent. Population grew by only 16 percent, emphasizing the close relationship between household growth and increases in trip making. During the period of this Plan the rate of growth in trip making is expected to slow, as the rate of household growth slows.

As discussed earlier the relationship between the location of housing and the location of jobs has an important influence on the transportation system. Directing most of the new development to a few urban areas will improve accessibility to jobs, services and community facilities, and will limit expenditures on the transportation system.

A central theme of this development strategy is the encouragement of a significant number of new jobs to be located in the three urban centres outside the greenbelt, where about half of the new urban dwelling units are expected to be located. The need for additional transportation facilities will be reduced if residents of the urban centres also work there. A further benefit of this approach to job location is the potential for more efficient use of transportation facilities servicing these urban centres, as the result of work trip movements in the opposite direction to the peak commuter flows. In a similar fashion, population growth achieved through the provision of housing close to job concentrations in the central and inner areas will alleviate congestion in these areas.

This Plan also provides for a high proportion of regional job growth in large employment concentrations at selected transitway stations. This will make it feasible to provide a much higher level of public transit service to the working population than if the same number of jobs were dispersed to smaller concentrations throughout the urban area. It will also improve the efficiency of the transportation system and will contribute to maintaining a high overall share of regional travel on public transit. Achievement of this job distribution will require close cooperation with the area municipalities and the private sector.

Major roads and public transit have different roles related to their ability to provide effective transportation service. The diversity of trip patterns and travel characteristics renders it impossible to rely solely on one mode or the other. Public transit will have a more dominant role in serving the central area and job locations along the transitways. In addition, public transit has a special capability of meeting the travel needs of the young, elderly, and those who are not in a position to or choose not to drive a private vehicle. In other situations roads merit an equal or greater role. For example, travel throughout the rural area requires a good regional road system, as does the need to provide for truck traffic throughout Ottawa-Carleton.

In the past, the Region's response to the challenges posed in developing an efficient transportation system has been to place great emphasis on improving public transit. Specific transit share guidelines for the major travel corridors have been used in developing transit policy. From 1975 to 1986, approximately one third of the growth in total trips and virtually all of the increase in trips to the central area were absorbed by increases in transit ridership. During this time, the road system in the

central area was not upgraded primarily because public transit attracted more passengers. In fact in 1986 fewer automobiles left the central area in the evening peak hour than in 1975. It is significant that public transit's share of the travel market in Ottawa-Carleton is amongst the highest of any urban area in North America.

It is unlikely that public transit will continue to make dramatic increases in its share of the overall regional travel market, although actual ridership will increase substantially. Transit has already achieved as much as can be expected in serving its most productive market - the central area. The only significant future increases in transit's share of regional travel are likely to be in the transitway corridors which serve employment concentrations along their length and in the three urban centres beyond the greenbelt.

From 1975 to 1986 growth in private and commercial traffic was absorbed without significant capacity increases in the regional road system. By 1986, unlike the early 1970s, many major segments of the road system were operating at or close to capacity.

While the role of public transit should continue to be strengthened through the desired development strategy and through continued extension of the transitway system, the majority of future travel will be accommodated on the road system. This Plan therefore emphasizes both the continued development of the transit system and major improvements in the regional road system both to overcome existing deficiencies and to accommodate the projected growth in travel.

One of the key traffic problems is the heavy congestion inside the greenbelt produced by the concentration of large numbers of east-west movements in the Queensway corridor. The policy of directing some of the growth in population and employment southwards to a south urban centre will provide a significant contribution to ameliorating the increasing pressures on this axis. However, as the development of the three urban centres outside the greenbelt continues, progressive improvements in the road system serving these communities will be required.

The important features of the regional road network in this Plan (which is described in more detail in Part 11) include the improvements required in the three radial corridors serving the urban centres outside the greenbelt, improved access to the central area, bypass facilities to alleviate the traffic congestion in the Queensway corridor and the completion of missing links in the existing regional road network.

This Plan also identifies provincial highways, the federal parkway system and crossings of the Ottawa River. Extensions and improvements to the provincial highway system are assumed. Based on the traffic analysis undertaken during the preparation of this Plan, improvements to regional road systems serving the existing Ottawa River crossings will be required to support the increased traffic between Ottawa-Carleton and the Outaouais Region during the period of this Plan. Depending on the actual growth in traffic, new bridges across the Ottawa River may not be required during the period of this Plan, however the Region is participating with other levels of government in a more detailed study to evaluate the need and locations for additional bridges across the Ottawa River.

Looking beyond the period of this Plan, it may be necessary to consider the construction of a major road connecting Highways 416 and 417 south of the greenbelt. As part of the planning for the south urban centre it will be necessary to consider reservation of a corridor to accommodate this future road link.

As discussed in Part 11, this Plan calls for completion of the transitway system to Kanata, Orleans, the south urban centre, and South Keys. It is Council's intention to undertake early development of the stations in the town centres of Orleans, Kanata and the south urban centre to help promote employment growth and the integration of stations with the development being planned in these urban centres.

Looking beyond the period of this Plan, Council is considering several additional transitway links which may be required for future growth in regional travel, for providing more direct service to many trips, for removing through trips from the central area and for providing an improved transit connection across the Ottawa River.

Objectives and policies concerning transportation, including a more detailed description of required new facilities, are found in Part 11 of this Plan.

In summary Council's objective is:

12. To provide an integrated transportation system, composed of complementary public transit and road systems, which supports and meets the needs of the desired development pattern.

2.2 POLICIES

The close relationship between many of the objectives above results in a small number of policies which are fundamental to the regional development strategy of this Plan. Policies elsewhere in this Plan are supportive of the regional development strategy.

The objectives above establish the need for three urban centres west, east, and south of the greenbelt and a balance between an adequate supply of serviced land and the orderly and economic provision of infrastructure. This is implemented by designating as urban area on Schedule A all the land within the greenbelt and three urban centres.

A distinction is made between Stage 1 lands, comprised of the lands inside the greenbelt, Kanata, Orleans and the portion of the south urban centre in Nepean north of the Jock River, and Stage 2 lands, comprised of the remainder of the south urban centre. The boundaries of the Stage 2 lands are conceptual only.

Lands designated for residential use within Stage 1 areas should meet requirements through to the mid 1990s, at which time some or all of the Stage 2 lands may be required. Some federal land holdings in the urban area may become available for residential development during this period, thereby adding to the available supply in Stage 1 areas and delaying the need for the Stage 2 lands. The actual pace of development, the housing mix and the proportion of new housing units achieved by infilling, redevelopment and conversion will also affect the timing of the requirement for additional urban lands. The conversion of Stage 2 lands to Stage 1 lands by amendment to this Plan will be required when the supply of vacant residential land on Stage 1 lands approaches the minimum standard of ten years of projected housing demand.

Detailed plans have already been prepared for the urban area inside the greenbelt, Kanata, Orleans and the Barrhaven portion of the south urban centre. Their internal urban structure is indicated schematically by the designation of specific policy areas on Schedule B. The balance of the south urban centre is designated General Urban Area (Special Study) on Schedule B. Studies to determine the internal structure of the south urban centre will be undertaken in conjunction with the area municipalities. These studies will result in an amendment to this Plan to designate specific policy areas on Schedule B, establish a regional road pattern, and establish precise boundaries for the Stage 2 lands on Schedule A. The conceptual boundaries of the south urban centre on Schedule A encompass a considerably larger land area than the anticipated requirement of approximately 3,200 hectares.

In order that the regional objectives relating to achieving a mix of housing types, a variety of jobs and a full range of urban services are achieved, a policy below establishes minimum and maximum levels of households and jobs for the urban centres outside the greenbelt. Maximum levels are established so that no centre can exceed the level of transportation and other regional services proposed to be provided; minimum levels are established so that opportunities to achieve a mix of housing types, variety of jobs and range of urban services are provided in each centre and public investments in services and facilities are well utilized.

Regional water and sewer services have been extended from the central systems to the village of Stittsville and provision has been made for a significant expansion of the village by designating land for development. With its potential size and its ability to support a range of housing types and industrial and commercial uses, Stittsville has taken on some of the aspects of an urban area. The development strategy of this Plan explicitly rejects the creation of small urban centres in favour of fewer, larger ones. Policies in Part 10 of this Plan are aimed at making sure that this change from rural to urban area does not happen elsewhere without an amendment to this Plan. However, the policy below recognizes Stittsville as an Urban Area. Any extension of municipal piped services outside of Stage 1 Urban Areas will require an amendment to this Plan.

Finally, the Region recognizes that the provision of transportation and other regional services is an important factor in determining whether the objectives relating to employment distribution are achieved. Therefore, the provision of transportation and other regional services to areas designated for employment purposes is a priority.

In summary:

1. **The following areas are designated Urban Area on Schedule A:**
   a) **all lands within the inner limit of the greenbelt, and Blackburn Hamlet and Bells Corners,**
   b) **an urban centre of approximately 3,200 hectares west of the greenbelt (Kanata),**
   c) **an urban centre of approximately 3,200 hectares east of the greenbelt (Orleans),**
   d) **an urban centre of approximately 3,200 hectares south of the greenbelt (south urban centre— which includes Barrhaven),**

e) approximately 980 hectares in Stittsville.

2. Lands inside the greenbelt, Kanata, Orleans, the portion of the south urban centre in Nepean north of the Jock River and Stittsville are approved for immediate development, subject to policies elsewhere in this Plan, as Stage 1 lands. The remainder of the south urban centre is reserved for future development as Stage 2 lands. These lands shall be kept in agricultural production for as long as possible prior to urban development. No development may be permitted which would hinder the ultimate development of an urban centre.

3. Council shall undertake a planning study, jointly with the Cities of Nepean and Gloucester, to determine appropriate policies for the development of the General Urban Area (Special Study) designated on Schedule B. This study will determine such matters as:

   a) the amount and location of land for residential purposes, including provision for a mix of housing types,

   b) the amount and location of land for employment purposes, including the location of a town centre and other employment areas,

   c) the location of an extension(s) of the transitway system to the urban centre,

   d) the road system required to serve the urban centre, including the location of a regional road link between Highways 416 and 417,

   e) the municipal water and sewer systems required to serve the area,

   f) the provision of sufficient public open space in the urban centre, particularly along the rivers, and of continuous bicycle paths, including a link through the greenbelt,

   g) the preparation of master drainage plans for stormwater management.

4. Area municipalities shall provide in local official plans, opportunities for households and jobs to locate in the urban centres and Stittsville in the following amounts:

		Households	Jobs
Urban Centre			
Kanata	- minimum	25,000	30,000
	- maximum	30,000	40,000
Orleans	- minimum	25,000	30,000
	- maximum	30,000	40,000
South Urban Centre			
Stage 1 area	- minimum	18,000	20,000
	- maximum	20,000	26,000
Stage 2 area	- minimum	7,000	10,000
	- maximum	10,000	14,000
Other			
Stittsville	-maximum	4,000	5,000

5. Prior to completion of the study in policy 3 above, an amendment to Schedule B may be adopted to permit the servicing and development of additional residential and industrial areas in the Stage 1 portion of the south urban centre north of the Jock River.

6. Municipal piped services may be extended only to Stage 1 Urban Areas as identified in policy 2 above and to rural areas where specifically permitted on Schedule H to this Plan.

7. Council shall provide adequate transportation and other regional services to sites designated for employment purposes as a matter of priority.

8. Council shall review annually, when considering the five year capital program, the supply of residential land with water main and trunk sewer services against the objective of having a ten-year supply of such land.

PART 3: THE URBAN AREA

3.0 INTRODUCTION

This part provides policy for the development of the urban area designated on Schedule A and the greenbelt, which structures the urban area. This is done by providing policies for a number of policy areas within the urban area, which are designated on Schedule B. The policy areas include: employment areas, shopping facilities, major community facilities and general urban area.

3.1 EMPLOYMENT AREAS

3.1.1 Introduction

Economic activity, particularly the creation of jobs, is the basis of regional growth. The prime role of the Region is to make sure in its planning that projected levels and types of economic activity can be accommodated. The goal to "provide for an amount and variety of housing and employment adequate to meet the requirements of the projected population" reflects, in part, this interest.

Not all locations are suitable as job locations. Accessibility is an essential requirement, which is determined primarily by the relationship to the regional road and public transit system. It is not financially possible to provide high levels of accessibility to an indefinite number of locations. If convenient access is to be provided, there must be a close relationship between the distribution of major employment locations and the planned regional transportation system. The regional interest in employment distribution is also expressed in the goal to "provide a land use and transportation system which emphasizes convenience of movement between destinations...".

The central area has a unique role as the main focal point for all regional residents. The development of smaller community focal points at selected locations throughout the urban area offers the opportunity to make a wider array of goods and services conveniently available, and to conserve energy by reducing the number and length of trips and by supporting higher levels of transit service.

Development requires regional services. The Region therefore has an interest in the balance between the level of service and the number of jobs, including the issue of timing, and the arrangement of the development with regard to the efficient provision of services.

In summary the four regional interests for employment areas are in:

1. **The number of jobs in Ottawa-Carleton.**
2. **The distribution of those jobs.**
3. **The central area and other focal points.**
4. **The provision of transportation and other regional services.**

3.1.2 Objectives for Employment Areas

Except for promoting Ottawa-Carleton as a desirable place for employers to locate their businesses, Council has little opportunity to influence the rate of growth in Ottawa-Carleton. This Plan is based on the premise that provision should be made to accommodate the highest level of job growth which can reasonably be expected to occur. This will require a variety of locations for different types of jobs. Provision is made for approximately 80 percent of the urban employment growth to locate in designated employment areas. The remaining 20 percent are expected to be scattered throughout the urban area in such uses as schools and neighbourhood shopping centres or in major community facilities such as hospitals and universities.

It is important that designated employment areas be visible, easily accessible by road and public transit and adequately provided with other regional services. Jobs should be conveniently accessible to the maximum number of people. Transitway stations generally are the most accessible locations by public transit. In 1981 32 percent of jobs in the urban area were located at existing and proposed transitway stations and the central area. Increasing this proportion will maximize accessibility to jobs.

Providing a mix of uses in designated employment areas will create the opportunity for the mutual support of the various uses, for combining various activities into a single trip and for sharing facilities such as parking.

The design of employment areas should make it easy and pleasant to use public transit by providing direct and safe pedestrian systems.

Provision of jobs close to residential areas will provide the opportunity for some people to find jobs close to where they live and the opportunity for others to commute against the main transportation flow.

To maintain easy accessibility by both road and public transit it will be necessary to balance the number of potential jobs with the planned capacity of the transportation system. This is of particular concern with regard to the central area.

In summary, Council's objectives are:

1. **To plan and provide land for an increase of 130,000 jobs by 2001.**
2. **To select locations for employment that are easily accessible by road and public transit and adequately provided with other regional services.**
3. **To increase the proportion of all jobs in the urban area which are located at transitway stations (including the central area).**
4. **To maintain the central area as the main focal point for Ottawa-Carleton and the Capital.**
5. **To achieve intensive, mixed use developments at selected stations on the transitway.**
6. **To increase the opportunity for the use of public transit in the design of employment areas.**
7. **To achieve a distribution of jobs, other than those in the central area, approximately in proportion to the distribution of households across the urban area.**
8. **To ensure that the number of jobs to be accommodated at any designated employment location will not exceed the planned capacity of the transportation system and other regional services.**

3.1.3 Policies for Employment Areas

In order to achieve Council's objectives this Plan designates and provides policies for four types of employment areas. These are Central Area, Primary Employment Centres, Secondary Employment Centres, and Extensive Employment Areas. Policies relating to employment locations in areas designated General Urban Area are found in Section 3.4.

3.1.3.1 Central Area

The central area, as defined on Schedule B, is and should remain the major focal point in Ottawa-Carleton for shopping, government and business offices, entertainment and cultural pursuits. To maintain this role increasing emphasis is needed on meeting the needs of pedestrians and on improving the attractiveness of the central area. Increased residential development is also desirable.

Several levels of government influence the development of the central area. The federal government is both a property owner and approving agency for some development. The City of Ottawa has legislative jurisdiction over zoning, site plan control and heritage designation. The Region has jurisdiction over most of the roads in the central area and provides the public transit system. An approach to planning of the central area agreed to by these parties will provide direction as they implement aspects specific to their mandates.

Potential issues to be addressed by an agreed approach to planning include: pedestrian circulation, transit routes and efficiency, traffic patterns, adequate parking, location and density of development, creation or enhancement of ceremonial routes, and open spaces.

In 1981 approximately 67,300 jobs were located in the central area. It is anticipated that the number will grow to approximately 90,000 by 2001. This represents a decreasing proportion of total employment locating in the central area, a trend that was already evident in the 1971 to 1981 period.

There are limits to the capacity of the transportation system serving the central area. The number of jobs that can be accommodated in the central area is affected by many factors, including the percentage of employees using transit, hours of work, vehicle occupancy, and the number of employees who choose to walk or bicycle to work. This Plan provides a transportation system which, given reasonable assumptions on transit share and implementation of road improvements to remove through traffic, can provide adequate service to the amount of development permitted in the zoning by-law existing on the date of adoption of this Plan. Amendments to the local official plan and zoning by-law which would increase the amount of permitted development will be evaluated on, among other things, the ability of the transportation system to handle the additional travel generated by the development.

In summary:

1. **The Central Area is designated on Schedule B.**
2. **The Region will develop, jointly with the City of Ottawa and the National Capital Commission, an approach to planning that will guide the future development of the Central Area.**
3. **When considering amendments to the local official plan or zoning by-laws, Council shall require that it be demonstrated that potential employment levels in the Central Area will not exceed the capacity of the planned transportation system and other regional services.**

3.1.3.2 Primary Employment Centres

Locations at transitway stations with potential to accommodate more than 5,000 jobs in high density mixed use developments have been designated as Primary Employment Centres in this Plan. These locations are highly accessible. They can be provided with a high level of direct public transit service from surrounding areas and, because of their link with the transitway, are within 40 minutes on transit of most of the urban area. It is especially important that the town centres of Kanata and Orleans at the ends of the planned transitway system each achieve a minimum of 10,000 jobs (although this employment level is not expected to be achieved by 2001). These concentrations of jobs will contribute to overall levels of employment in the urban centres and result in a more balanced use of the transitway system.

Primary Employment Centres should have a mix of uses, such as shops, offices, hotels, services, and community facilities. Regional Shopping Centres and Major Community Facilities (see Section 3.3) may be permitted subject to the policies in Sections 3.2 and 3.3. By concentrating a mix of uses in highly accessible locations these employment centres will serve as community focal points. The accessibility to the urban area afforded by the transitway stations must be complemented by convenient pedestrian access among uses and between them and the transitway stations. To achieve compact and pedestrian oriented development, relatively high densities may be required.

The Region's prime concerns with employment locations at transitway stations are that development potential is provided to achieve the desired level of jobs and that the development is compact and pedestrian oriented so that the benefits of transit accessibility can be realized.

In summary:

4. Areas having the following characteristics:

a) the potential for development which can accommodate at least 5,000 jobs at centres inside the greenbelt and 10,000 jobs at centres outside the greenbelt with a mix of uses at relatively high densities,

b) direct access to at least one regional road which can accommodate the anticipated traffic,

c) adjacent to an existing or proposed transitway station

are designated as Primary Employment Centres on Schedule B.

5. Development potential at Primary Employment Centres permitted in zoning by-laws existing on the date of adoption of this Plan shall be maintained until local official plans contain provisions relating to achievement of the number of jobs set out in policy 4a) above.

6. Local official plans and plans of subdivision shall provide for compact and pedestrian oriented development at Primary Employment Centres.

7. Notwithstanding the Region's inability to impose conditions on area municipality approval of site plans with regard to the location of buildings and parking facilities and the provision of pedestrian circulation, the Region will advise area municipalities of its concerns when site plan applications at Primary Employment Centres are circulated.

3.1.3.3 Secondary Employment Centres

Smaller mixed use employment centres have been designated as Secondary Employment Centres. These locations are regionally significant because they have the potential to accommodate 2,000 to 5,000 jobs at relatively high densities. Although employment concentrations of this magnitude do not have the same impact as Primary Employment Centres, they still place significant demands on the regional road and public transit systems. Cumulatively they have a significant impact on the overall distribution of jobs.

The Region's prime concerns with Secondary Employment Centres are that development potential is provided to achieve the desired level of jobs and, if located at a transitway station, that the development is compact and pedestrian oriented, so that the benefits of transit accessibility can be realized.

It is intended that a similar range of uses be permitted as is permitted in Primary Employment Centres.

In summary:

8. Selected areas having the following characteristics:

a) the potential for development which can accommodate between 2000 and 5000 jobs with a mix of uses at relatively high densities,

b) direct access to a regional road which can accommodate the anticipated traffic,

c) an efficient all day high frequency public transit service can be provided,

are designated as Secondary Employment Centres on Schedule B.

9. **Development potential at Secondary Employment Centres permitted in zoning by-laws existing on the date of adoption of this Plan must be maintained until local official plans contain provisions relating to achievement of the number of jobs set out in policy 8a) above.**

10. **Local official plans and plans of subdivision shall provide for compact and pedestrian oriented development at Secondary Employment Centres located at transitway stations.**

11. **Notwithstanding the Region's inability to impose conditions on area municipality approval of site plans with regard to the location of buildings and parking facilities and the provision of pedestrian circulation, the Region will advise area municipalities of its concerns when site plan applications at Secondary Employment Centres at transitway stations are circulated.**

3.1.3.4 Extensive Employment Areas

The fourth employment designation is Extensive Employment Area. These areas provide for traditional industrial uses such as warehousing, manufacturing, business services, utilities and construction, as well as new business parks. Retail, service, office and recreation uses may also be appropriate, provided that the density of development is relatively low as compared to Primary and Secondary Employment Centres.

Generally, areas which can accommodate at least 2,000 jobs in low density developments are designated Extensive Employment Areas in this Plan.

In summary:

12. **Selected areas having the following characteristics:**

    a) **the potential for development which can accommodate more than 2000 jobs with a mix of uses at relatively low densities,**

    b) **direct access to a regional road which can accommodate the anticipated traffic, and particularly access to designated truck routes,**

    c) **an efficient peak period public transit service can be provided**

    are designated as Extensive Employment Areas on Schedule B.

13. **Local official plans and plans of subdivision for Extensive Employment Areas shall support the provision of an attractive and cost-effective public transit service in accordance with policy 15 of Section 11.4.1.**

3.2 SHOPPING FACILITIES

3.2.1 Introduction

The Region is only interested in certain aspects relating to shopping facilities, principally the retail function of the central area and the town centres of the urban centres and the location of major shopping centres.

Shopping is a major element in maintaining the central area as the main focal point in Ottawa-Carleton.

As stated in Part 2 the urban centres are intended to develop with a full range of services, housing types, and jobs. A significant retail component in the town centres will contribute to both the range of services available and the number of jobs achieved.

Regional shopping centres provide a service which cuts across the boundaries of area municipalities. They compete directly with the central area and may slow the development of retail uses in the town centres of the urban centres. The location and size of these shopping centres is of regional interest.

A regional goal identified in Part 1 is to "provide a land use and transportation system which emphasizes convenience of movement between destinations and affords good opportunity for the provision of a full range of utilities and community facilities." Another regional goal is to "minimize the private and public cost of required services consistent with overall benefit". Regional and community shopping centres (i.e. major shopping centres) are important destinations which require roads, public transit and other regional services. Therefore their location is of particular concern.

In summary the regional interests for shopping facilities are in:

1. **The retail function of the central area and the town centres of the urban centres outside the greenbelt.**

2. **The location of major shopping centres.**

3.2.2 Objectives for Shopping

The number, variety and quality of shopping facilities in the central area make it the most significant retail area in Ottawa-Carleton. The central area is expected to maintain this role although its share of total retail trade will decline as additional regional and community shopping centres are developed.

Major shopping centres make significant demands on the transportation system and other regional services. It is undesirable for them to locate where the cost of providing regional infrastructure and services is unreasonable.

In summary Council's objectives are:

1. **To retain the central area as the most significant retail area in Ottawa-Carleton.**
2. **To protect the retail potential of the town centres of the urban centres outside the greenbelt.**
3. **To select locations for major shopping centres that are easily accessible by road and public transit and are adequately provided with other regional services.**

Shopping facilities are an important part of mixed use development. As such the objective to achieve intensive mixed use development at selected stations on the transitway in section 3.1.2 Employment Areas also applies to the location of major shopping centres.

3.2.3 Policies for Shopping Facilities

A shopping centre is defined as a group of retail and personal service establishments which are planned and managed as an operating unit. This definition excludes individual retail outlets and retail strips, (e.g. along Richmond Road), policies for which will be established in local official plans.

There are advantages in combining shopping centres with other uses in locations of mixed retail, service, office and community use. These advantages include mutual support of the various uses and better convenience in terms of the number and length of trips people have to make.

Neighbourhood, community and regional shopping centres are defined in this Plan in terms of gross leasable area. When determining gross leasable area of shopping centres in mixed use developments, only the retail and service uses commonly found in shopping centres will be included. The floor space to accommodate other components, such as offices and community facilities, will not be included, provided that the space to accommodate these other uses may not be converted easily to retail space.

Specific policies to limit the number and location of regional shopping centres and to provide criteria for the location of community shopping centres are intended to maintain the retail function of the central area, protect the retail potential of the town centres, and provide convenient access by ensuring that major 3shopping centres are located well in relation to the planned transportation system.

3.2.3.1 Regional Shopping Centres

A limited number of regional shopping centres are required to serve the population. These shopping centres have very large trade areas and as such place significant demands on the provincial and regional road and public transit systems. Three regional shopping centres existed at the time of adoption of this Plan (Bayshore, Carlingwood and St. Laurent). An additional regional shopping centre will be required to serve the growing residential population in the south of the urban area inside the greenbelt (South Keys). It is intended that the retail component of the town centres in the urban centres outside the greenbelt develop to a regional scale.

In order to protect the retail potential of the town centres, restrictions in size have been placed on the designated regional shopping centres inside the greenbelt which correspond closely to their existing sizes. When regional shopping centres have developed in one or more of the urban centres, this policy will be re-evaluated.

Any change to the size restrictions for regional shopping centres or proposals to designate additional regional shopping centres will be evaluated on the basis of a region-wide retail study (prepared for the Region) in order to determine whether the impact on the retail function of the central area and other regional shopping centres would be unreasonable.

In summary:

1. **Regional Shopping Centres, defined as shopping centres located outside the central area having more than 35,000 square metres of gross leasable area, are designated on Schedule B.**
2. **When considering an amendment to this Plan, dealing with a proposed new site for a Regional Shopping Centre, Council shall require that:**
   a) **the site has direct access to at least one regional road or provincial highway and the adjacent road system can accommodate the anticipated traffic;**

b) **the site is adjacent to an existing or proposed transitway station; and**

c) **other regional services can be provided adequately.**

Council shall review the potential impact on the retail function of the central area and other Regional Shopping Centres on the basis of a region-wide retail study prepared for the Region and shall consider the availability and suitability of alternative sites.

3. **The gross leasable area of Regional Shopping Centres inside the greenbelt shall be limited according to the following table:**

Location	Size in m^2
Bayshore	70,000
Carlingwood	50,000
St. Laurent	55,000
South Keys	50,000

4. **Council shall review policy 3 when a region-wide retail study is completed for the Region and a Regional Shopping Centre of at least 50,000 square metres of gross leasable area exists in either the Kanata town centre or the Orleans town centre.**

5. **Council shall designate a Regional Shopping Centre in the town centre for the Nepean portion of the south urban centre by amendment to this Plan.**

3.2.3.2 Community Shopping Centres

Community shopping centres primarily provide convenience goods and services, of which food is a principal item. They do not compete directly with the central area. Decisions on their location and numbers will be made by area municipalities, subject to criteria in this Plan.

Community shopping centres in the urban centres outside the greenbelt could hinder the development of a major retail focus in the town centres. The development of community shopping centres outside the greenbelt will be restricted until such time as a significant retail component has been developed in the town centres.

In summary:

6. **Shopping centres located outside the central area having between 10,000 square metres and 35,000 square metres of gross leasable area are defined as Community Shopping Centres.**

7. **Community Shopping Centres may be permitted in areas designated Primary Employment Centre, Secondary Employment Centre or General Urban Area on Schedule B, provided that:**

   a) **Community Shopping Centres may only be permitted in each urban centre when a Regional Shopping Centre of at least 50,000 square metres of gross leasable area exists in the town centre of the respective urban centre;**

   b) **the site has direct access to a regional road or provincial highway and the adjacent road system can accommodate the anticipated traffic;**

   c) **an efficient all day high frequency public transit service can be provided; and**

   d) **other regional services can be provided adequately.**

3.2.3.3 Neighbourhood Shopping Centres

Neighbourhood shopping centres provide for the day-to-day shopping needs of regional residents. As such, they are permitted in most of the urban area and in villages in the rural area.

In summary:

8. **Shopping centres located outside the central area having between 3,000 square metres and 10,000 square metres of gross leasable area are defined as Neighbourhood Shopping Centres.**

9. **Neighbourhood Shopping Centres may be permitted anywhere in the urban area except on land designated Waterfront Open Space, Conservation Area (Urban), or Natural Environment Area on Schedule B. They also may be permitted in Villages and Serviced Villages in the rural area.**

3.3 MAJOR COMMUNITY FACILITIES

3.3.1 Introduction

Major community facilities include such facilities as hospitals, the University of Ottawa and Carleton University, the main campus of Algonquin College, the Central Canada Exhibition, major sports, recreation and cultural facilities and the major transportation terminals. These facilities have certain common characteristics.

They are either unique or limited in number, so that their service areas include several area municipalities and may extend beyond the boundaries of Ottawa-Carleton. For example, there is only one children's hospital in Ottawa-Carleton which serves Eastern Ontario. In 1986 there were four community hospitals in Ottawa-Carleton, each of which serves several area municipalities, as well as neighbouring counties.

Large numbers of people require convenient access to the services provided by these facilities. Providing convenient access to these facilities requires regional roads and public transit services.

Lastly, these facilities, with the exception of the bus terminal, also represent significant public investments. It is reasonable to establish a process for making decisions on their location which provides the best opportunity for all affected parties to be directly involved.

A number of the goals in Part 1 of this Plan are relevant to major community facilities. The most relevant of these goals is to "provide a land use and transportation system which emphasizes convenience of movement between destinations and affords good opportunity for the provision of a full range of utilities and community facilities". Major community facilities are important destinations. Choosing appropriate sites for these facilities involves both ensuring convenient access to these destinations and their adequate distribution.

In summary, the regional interest is in:

1. **The distribution and location of major community facilities.**

3.3.2 Objectives for Major Community Facilities

The objectives for major community facilities arise directly from the regional interest and goals. The question of convenient access involves both location with regard to road and public transit services and equitable distribution with regard to service area population, if there is more than one of a certain kind of facility. It would not be desirable, for example, to have all community hospitals clustered in one part of the urban area, even if they all had excellent road and public transit access.

Major community facilities may create negative impacts on surrounding land uses, particularly traffic impacts. Normally it is the responsibility of area municipalities to mitigate such adverse impacts, through site plan approval. However, where the Region provides funds to a particular major community facility, it will have as an objective the minimization of negative impacts. The factor of minimizing the cost of providing adequate road and public transit services to these facilities must also be considered, but this factor is not intended to override other objectives.

In summary, Council's objectives for the location and distribution of major community facilities are:

1. **To achieve an equitable distribution of major community facilities relative to service area population, where there is more than one of a certain type of facility;**
2. **To select sites for major community facilities which are convenient and accessible;**
3. **To minimize any negative impacts, particularly to surrounding residential areas, created by major community facilities funded by the Region;**
4. **To minimize the cost of the transportation system and other regional services consistent with overall benefit.**

3.3.3 Policies for Major Community Facilities

The location of major community facilities affects the residents of more than one municipality. Requiring an amendment to this Plan for additional locations of these facilities will enable direct participation in the decision-making process by all affected parties. Respecting certain site selection criteria (central location with respect to service area population, good road and public transit access, compatibility with adjacent land uses) will lead to achievement of regional objectives.

In summary:

1. **Major Community Facilities, defined as facilities such as hospitals, the University of Ottawa and Carleton University, the main campus of Algonquin College, the Central Canada Exhibition, major sports, recreation and cultural facilities and the major transportation terminals, are designated on Schedule B.**
2. **When considering an amendment to this Plan dealing with a proposed new site for a Major Community Facility, Council shall consider the need for:**
   a) **central location with respect to service area population;**
   b) **direct access to a regional road or provincial highway which can accommodate the anticipated traffic;**
   c) **if in the urban area, an efficient all-day high frequency transit service;**
   d) **compatibility of Major Community Facilities funded by the Region with existing and proposed uses in the general vicinity; and**

any special requirements with respect to the location of the specific facility under review as well as the availability and suitability of alternative sites.

3. **In addition to policy 7 in section 1.7.2, Council requests the federal government to respect the criteria in policy 2 above and to inform and consult with Council and the area municipalities when establishing new locations for museums and other federal cultural institutions.**

3.4 GENERAL URBAN AREAS

3.4.1 Introduction

Earlier sections in this part of this Plan contain policies relating to achieving the desired distribution of jobs, major shopping centres and major community facilities. Council also has policies relating to the provision of a system of major bicycle corridors within the urban area which are presented in Section 11.5. However, much of the urban area has developed or will develop with a mixture of dwellings, local community facilities such as schools and parks, local shopping and other non-residential uses unconstrained by the above policies.

The first regional interest in these areas is in achieving a desirable living environment for urban residents. This interest is shared with other levels of government, each of whom may deal with some aspects. The area municipalities, for example, can contribute directly to the attractiveness of the living environment through the standards imposed in zoning by-laws and site plan agreements. The regional goals to "provide a land use and transportation system which emphasizes convenience of movement between destinations and affords good opportunity to provide a full range of utilities, and community facilities", to "protect inhabitants from exposure to adverse environmental influences", and to "minimize dependence on non-renewable energy resources" all touch on various aspects of a desirable living environment, i.e. convenience, safety and energy efficiency.

The second regional interest recognizes the important contribution made by the Region in providing transportation and other regional services which are necessary for the development of the urban area.

In summary the regional interests are in:

1. **A safe, convenient and energy efficient living environment for urban residents.**
2. **The provision of transportation and other regional services.**

3.4.2 Objectives for General Urban Areas

Due to the Region's responsibility for the major road and transit systems, the focus of the regional contribution to a safe, convenient and energy efficient living environment is on the relationship between land use and transportation.

For example, if non-residential uses such as schools and local shopping facilities are provided within General Urban Areas, residents need not make long trips to these facilities on a day-to-day basis.

Adequate provision for travel on foot or by bicycle, car or bus contributes to safety and convenience. The Region's concern includes walking and cycling because these modes reduce the use of non-renewable energy resources and because most bus trips begin and end with a walking trip.

Providing the opportunity to use solar energy also helps minimize dependence on non-renewable energy resources.

The Region, being responsible for providing many of the services required for development, has an objective that the costs of such services are minimized. However, this objective is qualified in recognition that trade-offs may be required. For example, the alignment of a collector road which will carry public transit service should be as direct as possible and link a number of adjacent developments to minimize operating costs. But such an alignment may conflict with the desired location for a park or storm water treatment facility, so that a trade-off has to be made.

In summary, Council's objectives are:

1. **To plan and make provision for an arrangement of land uses and a transportation system in areas designated General Urban Area which provide:**
   a) **sufficient non-residential uses to meet the day-to-day needs of urban residents;**
   b) **safe and convenient access by vehicles, transit, bicycles and pedestrians;**
   c) **opportunity for the use of energy efficient travel modes;**
   d) **opportunity for the use of solar energy.**
2. **To minimize the cost of the transportation system and other regional services consistent with overall benefit.**

3.4.3 Policies for General Urban Areas

In terms of planning, the Region's principal opportunities to contribute to a safe, convenient and energy efficient living environment are through the policies established in this Plan, the approval of plans of subdivision, and comments on zoning by- laws and site plans.

Policies 1 and 2 apply to all areas designated General Urban Area. Non-residential uses are permitted in General Urban Areas in order to reduce trip making for day-to-day needs. However some limitations are placed on non-residential uses to ensure that regional objectives with respect to the distribution of jobs and major shopping centres are also achieved. Attention is drawn to the need to provide bicycle corridors through General Urban Areas.

1. **General Urban Areas designated on Schedule B are to be used primarily for residential purposes. Non-residential uses also may be permitted subject to the following requirements:**

   a) **aggregations of non-residential uses may be permitted up to a development potential of 2,000 jobs;**

   b) **shopping centres may be permitted subject to policies in Section 3.2.3.**

2. **Major Bicycle Corridors shall be provided through General Urban Areas as shown on Schedule F.**

In adopting policies for lands designated General Urban Area, it is recognized that the opportunity to achieve the identified objectives is greater in areas which are not substantially developed.

Policies 3, 4 and 5 (below) apply to areas designated General Urban Area which are not substantially developed. The policies deal with specific aspects of land use, the transportation system and the relationship between them which will contribute to safety, convenience, energy efficiency and minimizing costs.

Average walking distance to transit stops is minimized if higher density development is located close to transit stops (short walking distances for the most people). To ensure a minimum level of convenient access for everyone, a maximum walking distance to transit stops is also established. If the street pattern results in walking distances which exceed the standard, paved pedestrian paths which provide shortcuts to reduce the walking distance deficiency are required. Because this policy applies to more than General Urban Areas, it is contained in Part 11: Transportation and cross-referenced in this section.

If development is not contiguous, poor utilization of the capacity of piped services and higher operating costs for transit (because buses make lengthy runs through vacant areas) may result. Phasing development, so that it is contiguous, is one way to minimize costs.

Policy 6 recognizes that in areas which are substantially developed it will be more difficult to achieve the policies relating to an arrangement of streets and land uses than in areas which are not substantially developed.

In summary:

3. **Local official plans, plans of subdivison and zoning by-laws, in areas which are not substantially developed, shall ensure the proper arrangement of streets and land uses to permit convenient access by a variety of transportation modes. Therefore they shall provide for:**

   a) **an adequate number of sites for retail, service and community facilities, to meet the day-to-day needs of residents of the area being planned and adjacent areas where appropriate;**

   b) **the location and grouping of community facilities, especially schools, day care centres, nursing homes and homes for the aged, on streets serviced or proposed to be serviced by transit, or as close to such streets as possible;**

   c) **safe and convenient pedestrian and bicycle travel, facilitated by a road pattern supportive of this type of travel. Where the road pattern is circuitous, direct pedestrian and/or bicycle paths shall be provided;**

   d) **an attractive and cost-effective public transit service in accordance with policy 15 of Section 11.4.1.**

4. **When considering local official plans and plans of subdivision in areas which are not substantially developed, Council may impose requirements to achieve contiguous development so that transportation and other regional services can be provided more efficiently.**

5. **Local official plans, plans of subdivision and zoning by-laws, in areas which are not substantially developed, shall provide good opportunity for south-facing windows and solar collectors by:**

a) **orienting local streets within 30 degrees of east-west and collector streets within 30 degrees of north-south or east-west wherever possible;**

b) **orienting lots for single and semi-detached dwelling units within 30 degrees of north-south wherever possible;**

c) **locating blocks of land intended for buildings taller than four storeys to minimize shading of low density residential areas, unless such a location is undesirable with respect to the transit considerations identified in policy 15 of Section 11.4.1.**

6. **Local official plans, plans of subdivision and zoning by-laws, in areas which are substantially developed, shall have regard to the provisions of policy 3 above. It is recognized that achievement of these policies may not be possible in areas which are substantially developed. They are considered to be desirable objectives in these areas.**

The construction of the transitway will make the areas adjacent to the stations highly accessible. Primary and Secondary Employment Centres have been designated at some stations. Other stations are located in areas designated General Urban Area. The Region's concern at these transitway stations is first, that many people have the opportunity to live at these highly accessible locations and second, that any development or redevelopment which occurs is pedestrian oriented so that the benefits of transit accessibility can be realized. The Region is also concerned that other regional services can be provided adequately. Area municipalities have their own concerns about development and redevelopment at transitway stations. These include, for example, the compatibility of proposed development with adjacent land uses and the adequacy of local services. Many of these areas are already substantially developed and the opportunity for increased development is expected to vary at different stations.

Therefore this Plan includes an expectation that area municipalities will investigate the opportunities for increasing development at transitway stations. It is anticipated that the Region would participate in such investigations. Until that is done this Plan provides that development potential permitted in zoning by-laws is maintained, so that the opportunities for development at these locations are not reduced on a piecemeal basis.

The principal means of obtaining good pedestrian circulation is site plan approval, which is an area municipality responsibility. The Region cannot impose conditions on site plan approval except to obtain road widenings specified in Part 11 of this Plan and related matters. However, due to the importance attached to obtaining compact development and direct pedestrian paths to the transitway stations, the Region will advise area municipalities of its concerns when site plans are circulated.

7. **Council expects area municipalities, with the participation of the Region, to investigate opportunities to increase development in the vicinity of transitway stations located in areas designated General Urban Area. Accordingly, development potential permitted in zoning by-laws existing on the date of adoption of this Plan shall be maintained until these investigations are completed and local official plans contain provisions relating to achievement of compact and pedestrian oriented development.**

8. **Notwithstanding the Region's inability to impose conditions on area municipality approval of site plans with regard to the location of buildings and parking facilities and the provision of pedestrian circulation, the Region will advise area municipalities of its concerns when site plan applications near transitway stations in areas designated General Urban Area are circulated.**

In some instances the amount of non-residential development permitted by zoning by-laws in force on the date of adoption of this Plan may exceed the limits established in policy 1 above and may not be readily provided with adequate transportation and other regional services. Since zoning by-laws are the responsibility of area municipalities this Plan includes an expectation that area municipalities, will investigate the situation. It is anticipated that the Region would participate in such investigations.

9. **Council expects area municipalities, with the participation of the Region, to investigate the amount of potential non-residential development which is permitted by zoning by-laws in force on the date of the adoption of this Plan, in areas designated General Urban Area.**

Part of the Kanata urban centre is designated Energy Conserving Community. This designation was originally approved by the Ontario Municipal Board in 1979. A condition of approval was that the area develop as an energy conserving community according to the criteria established in a detailed plan acceptable to both the Region and the City of Kanata. These criteria were established in City of Kanata Official Plan Amendment 16.

10. **Land designated General Urban Area (Energy Conserving Community) shall be planned to provide for siting, insulation, landscaping, innovative architectural design, and other considerations necessary to maximize energy conservation.**

The Central Experimental Farm is a unique use in the urban area. The farm is designated Central Experimental Farm and Waterfront Open Space. The existing uses of farming and research are permitted.

11. **Land designated General Urban Area (Central Experimental Farm) on Schedule B may be used for farming and associated research.**

3.5 THE GREENBELT

3.5.1 Introduction

The 1950 Greber report first proposed the establishment of the greenbelt. The lands were purchased by the federal government from 1958 to 1961. Provided the land remains in federal ownership the policies of this Plan may have little legal effect. However, it is considered important that Council state its position with regard to the greenbelt in the event the federal government should dispose of all or part of it. Three urban centres have been established beyond the greenbelt and these centres are perceived to be distinct communities because of the separation caused by the greenbelt. It is desirable that the greenbelt continue to affect the way the urban area develops and is perceived.

In summary, the regional interest is in:

1. **The maintenance of the greenbelt as part of the structure of the urban area.**

3.5.2 Objectives for the Greenbelt

While the overall regional interest is in maintaining the greenbelt, the land must be put to good use having regard to that overall interest. Where lands have resource values (for agriculture, mineral extraction, conservation or waterfront), it is important that they be protected. For the remaining land within the greenbelt, the regional objective is that development be limited to that which is compatible with an open, essentially rural character. In this way the greenbelt will be retained and will continue to be part of the structure of the urban area.

In summary Council's objectives are:

1. **To protect land having high resource value for agriculture, mineral extraction, conservation or waterfront recreation.**
2. **To maintain the open, essentially rural character of the greenbelt.**

3.5.3 Policies for the Greenbelt

The greenbelt as an element of urban structure is shown on Schedule B.

Greenbelt lands with resource values are protected with the appropriate resource area designations on Schedule A and the policies of Part 5 apply. Similarly, greenbelt lands along the Ottawa River are designated Waterfront Open Space on Schedule A.

However, other greenbelt lands are either of less significant resource value or, although in agricultural use, are in pockets too small to warrant an Agricultural Resource Area designation in this Plan. These lands are designated Greenbelt Reserve on Schedule A. Some of these lands accommodate special purpose facilities which require large land areas such as the airport, a vehicle proving ground, a rifle range and the Animal Research Institute. These uses and open air recreational uses are compatible with maintaining the open character of the greenbelt. However, other federal government employment without special locational requirements, particularly office employment, should be accommodated in areas designated for employment uses in this Plan. Any proposals for more intensive uses in the greenbelt should serve a special public purpose (e.g. the Regional Detention Centre) and be evaluated on an individual basis. Proposals for Major Community Facilities will be evaluated according to the policies of Section 3.3.

It is recognized that policies for land within the greenbelt can be enforced only if land were to be sold to private parties, or for the few locations within the limits of the greenbelt where land is currently in private ownership.

In summary:

1. **Lands within the greenbelt having less significant resource potential are designated Greenbelt Reserve on Schedule A. These lands may be used in a manner similar to their use on the date of adoption of this Plan and for other uses of a generally open character, such as conservation and recreation.**
2. **Council requests the federal government to review jointly with Council any proposed land use on land within the greenbelt which is not permitted by the designation of such land on Schedule A, in order to determine the impact on the goals, interests, objectives and policies expressed in this Plan relating to, among other things:**
   a) **the distribution of employment and housing,**
   b) **environmental constraints,**
   c) **continuity of major bicycle corridors,**
   d) **transportation and other regional services,**

   including operational and staging matters related to d) above.

PART 4: DEVELOPMENT IN THE RURAL AREA

4.0 INTRODUCTION

The rural area occupies 90 percent of the regional area - the part not intended for urban development. About 10 percent of regional residents live there. This area contains a number of important natural resources. Part 5 of this Plan has identified areas of natural resource, and policies of this Plan are designed to protect these resources and encourage their appropriate use. Opportunities for development in the rural area are recognized, and policies of this Plan provide for such development to occur without jeopardizing resources and the character of the rural area.

Most rural residents do not depend on the rural area for their livelihood, but travel to the urban area for jobs and services. Demand for living in the rural area is primarily dependent on growth in Ottawa-Carleton as a whole. There is a danger that, as the rural area develops, it may lose the qualities that make it an attractive environment, distinct from the urban area. The Region has an interest in seeing that the rural environment is preserved, so that existing and future residents have the opportunity to live in such an environment.

Development in the rural area will be primarily on the basis of private individual services. It is recognized that the continued safe operation of private individual services may place limits on the amount, distribution and type of development which may take place, but this is seen as beneficial in maintaining a rural area distinct from the urban area.

In some instances, central water and sewer services have been extended to the rural area to solve health problems. There are also a few communal systems in some villages. Where municipal water and sewer services are provided, it is important that development not exceed the capacity of such services. Growth of population in the rural area may also result in demands for transportation services. The Region has an interest wherever development may create demands for services which are regional responsibilities.

In summary the regional interests are in:

1. **The protection of important natural resources.**
2. **The provision of opportunities for people to live in a rural environment.**
3. **The continued safe operation of private individual water and sewer services.**
4. **The provision of transportation and other regional services.**

4.1 OBJECTIVES FOR DEVELOPMENT IN THE RURAL AREA

In the rural area as a whole the overriding objective is to protect the natural resources and encourage/permit their utilization. This requires that development which is not related to the utilization of natural resources be directed to other areas. In this way relatively large areas are preserved for farming, mineral extraction and for their environmental quality. At the same time provision can be made for continued development in the rural area with minimal impact on the natural resource areas and vice-versa.

Reference was made in the introduction to the desirability of retaining the character of the rural area distinct from the urban area. Two factors which contribute to rural character are the dominance of the natural rather than the built environment and the relatively low density of development. Low densities are due, in part, to the spacing required for safe operation of private individual water and sewer services.

The objective below is based on the assertion that development should occur in such a way that the character of the rural area is not gradually changed so it becomes urban.

The basis for development in the rural area is private individual water and sewer services. Extensions of central services to the rural area are very expensive due to long distances and low densities. Small communal systems have high per capita operating costs. The presence of piped services also results in pressures for more development and other services (e.g. public transit) and thus changes the rural character of the area.

If private individual systems are to function safely and effectively in perpetuity, they must be developed in a way which does not adversely affect the quality or quantity of ground and surface water.

Finally, the Region must ensure that the amount and distribution of development will not exceed the planned capacity of those services which it provides (e.g. roads and the communal or central services in some villages), or else unforeseen expenditures may arise. For example, approximately 3,500 additional inhabitants could generate the demand for an additional lane of road.

In summary Council's objectives are:

1. **To enable the utilization of natural resources by directing development which is not directly related to their use away from natural resource areas.**
2. **To permit an amount and type of development in the rural area consistent with maintaining its rural character.**
3. **To provide for rural development on private individual services and to ensure that such development does not threaten the quality or quantity of ground and surface water.**
4. **To ensure that the amount and distribution of development will not exceed the planned capacity of transportation and other regional services.**

4.2 POLICIES FOR DEVELOPMENT IN THE RURAL AREA

To implement the above objectives the rural area has been divided into a number of policy areas, which are designated on Schedule A. Policies for the natural resource areas [Agricultural Resource, Mineral Resource, Natural Environment and Marginal Resource (Restricted)] are established in Part 5 of the Plan, and policies for lands in the river corridors are in Part 8. Other policy areas in the rural area are Villages and Serviced Villages and General Rural Area (a designation for lands with less significant natural resource potential). Most development is directed to these locations.

The next section of this part of the Plan establishes policies which apply to all of the rural area. Sections 4.2.2 and 4.2.3 establish policies for the specific policy areas of Villages and Serviced Villages and of General Rural Area. Lastly sections 4.2.4 and 4.2.5 establish policies for specific types of development which may be permitted in some, but not all, of the rural policy areas.

This Plan recognizes that once a village receives both central water and central sewer services, it can support an amount and type of development which is more urban than rural. The village of Stittsville has central water and sewer services and is designated Urban Area on Schedule A. If other villages are serviced by extensions of both the central water system and central sewer system, they will be designated Urban Area.

4.2.1 Policies Applying to all Development in the Rural Area

The amount and distribution of development which occurs in the rural area should be supportive of the defined objectives. Most rural development, residential and non-residential, should occur in villages and areas designated General Rural Area, since this will reduce the adverse impacts on natural resources.

Non-residential development in the rural area includes industrial, community, recreational, retail and service uses. Some of these uses are resource based (e.g. a quarry, a grain-drying operation or a provincial park); others serve the needs of the local population and, in some cases, the travelling public. Some resource based activities must by their nature locate in resource area designations. The policies in Part 5 of this Plan indicate the non-residential uses which may be permitted in each of the resource area designations.

Other non-residential uses, which may use local resources or provides a local service, should be located away from resource areas in villages or areas designated General Rural Area. The scale of such uses will be that required to meet local needs, subject to the adequate provision of water supply and sewage treatment services. Industries which require large land areas (e.g. for outdoor storage) may also be appropriate.

Area municipalities are expected to define the amount and distribution of rural development in their local official plans in accordance with regional objectives and policies.

It is difficult to forecast demands for development in the rural area and the overall impact that such development may have. This Plan is based on an assumption that less than 10 percent of all new dwelling units will locate in the rural area. If this assumption proves incorrect, the rate of urban development will be affected and the staging of urban land may need to be reassessed.

In addition, the Region would become concerned if the amount of non-residential development exceeded the local rural labour force, necessitating substantial commuting out of the urban area. It is better if large concentrations of jobs are located in the urban area where the road and public transit systems can provide convenient access for almost everyone.

For these reasons, a policy is included which specifically requires the Region to review the effectiveness of the policies regarding the amount and distribution of rural development at least every five years, which is meant to correspond with the requirement in the *Planning Act, 1983* that the Council determine every five years whether or not there is a need to revise the Plan. The inclusion of this policy is not intended to negate a need to review other sections of this Plan as well.

Before new development is approved in the rural area it must be demonstrated that adequate provision can be made for water supply and sewage treatment. Policies in Part 10 of this Plan establish requirements for the approval of development on private individual services or, in limited instances, on communal or central services. The extension of central services will be considered only where a health problem develops and central services are determined to be the best solution. In other instan-

ces communal systems (defined as a system with six or more attachments) may be installed to solve a health problem. Communal systems may also be permitted to support some forms of multiple unit development, such as mobile home parks.

All communal systems and extensions of central services to the rural area are designated on Schedule H of this Plan.

Non-residential development in the rural area is limited to that which can be supported by private individual services or, in the case of villages with communal or central services, to that which can be supported by the capacity of the municipal service or services provided.

Regional roads in the rural area are designed to carry all types of traffic at relatively high speeds. A proliferation of accesses reduces safety and can result in pressure to reduce speed limits. For this reason severances should generally be created with access to a local rather than a regional road.

Finally, the Region will have regard to the Agricultural Code of Practice dated 1976 to ensure adequate separation distances between farm operations and new development, in order to protect existing farms.

In summary:

1. **Area municipalities shall provide in their local official plans for an amount and distribution of development which:**
   a) **directs development away from natural resource areas,**
   b) **maintains the rural character of the area, and**
   c) **ensures that the amount of potential development does not exceed the capacity of transportation services or of the regional water and sewer services designated on Schedule H.**
2. **Council shall review the actual experience relating to the amount and distribution of development, as against the objectives for development in the rural area, periodically and not less frequently than every five years.**
3. **All rural development shall meet the servicing requirements of Part 10 of this Plan.**
4. **Except in villages, severances shall not be approved with access to a regional road, if they have the effect of creating new areas of strip development or extending existing areas of strip development.**
5. **When considering or approving local official plans, plans of subdivision, severances and zoning by-laws Council shall have regard to, among other matters, the Agricultural Code of Practice dated 1976.**

4.2.2 Villages and Serviced Villages

Villages which are all or almost all on private individual services are designated as Villages on Schedule A. Villages which have sewer and water service from communal systems or only one service from the central system (in combination with either communal or private individual services) are designated as Serviced Villages on Schedule A. The distinction is made because in Serviced Villages the Region has the additional concern of ensuring that development does not exceed the capacity of the communal system(s) or central service extension.

Even in Serviced Villages with one central service, the density and amount of development will be limited to that which can be safely supported by the other service, whether private individual or communal. For this reason the character of development in all types of villages is likely to be substantially the same. Housing will be predominantly single detached. Non-residential uses will also tend to be low density and small scale.

A prime regional concern with villages is that a situation does not develop where piped services are required. The concentration of development in villages increases the danger of aquifer contamination from faulty private individual sewage disposal systems or of depletion of the aquifer. For this reason plans for village expansion must be based on comprehensive hydrogeology studies of the area proposed to be included in the village and the area surrounding it.

Any change to the servicing status of a village will require an amendment to Schedule H. Small communal systems (which do not change the servicing status of an entire village, but which do require amendment to Schedule H) may be considered to support multiple unit development in villages.

The other regional concern is that planning for villages maintain their rural character and preserve agricultural and other natural resource lands. Since many villages were service centres to the agricultural area, they are located in areas designated Agricultural Resource, where development is intended to be compatible with farming operations. The policy below requires area municipalities to consider whether it is necessary to expand a village on to good agricultural land. This consideration might require a village to expand in one direction away from agricultural land rather than on to it or it might result in the encouragement of development in a village not located on agricultural land (e.g.

Greely instead of Vernon). Finally in order to protect Mineral Resource Areas for exploitation and Natural Environment Areas and Marginal Resource (Restricted) Areas for preservation, villages should not expand on to these designations.

Neighbourhood shopping centres are appropriately located in Villages and Serviced Villages as part of their function as service centres to surrounding areas.

In summary:

6. **Villages which are entirely or primarily serviced by private individual services are designated on Schedule A as Villages.**

7. **Villages which are provided with regional water or sewer service from the central system or are provided with a communal water and/or communal sewage system designated on Schedule H are designated on Schedule A as Serviced Villages.**

8. **Area municipalities shall plan for the development of Villages and Serviced Villages in local official plans which shall:**

   a) **define the expected growth for at least a ten year planning period,**

   b) **include a plan of the Village or Serviced Village showing existing and proposed land uses and roads, the boundary of the Village or Serviced Village and the total number of potential dwelling units within the boundary,**

   c) **justify any proposal to extend the then existing Village or Serviced Village on to lands designated Agricultural Resource Area on Schedule A, based on the long term demand for village expansion in the area municipality as a whole, and a consideration of alternative locations for that expansion,**

   d) **ensure that any proposal to extend the then existing Village or Serviced Village does not extend the village onto lands designated Mineral Resource Area, Natural Environment Area or Marginal Resource Area (Restricted) as designated on Schedule A.**

9. **Non-residential uses may be permitted in Villages and Serviced Villages of a scale and type which meet local needs, including the needs of the travelling public, and/or utilize local resources. Shopping centres are subject to policies in Section 3.2.3.3.**

10. **When considering or approving local official plans which expand the boundaries of Villages and Serviced Villages, or increase the total number of potential dwelling units above that established pursuant to policy 8b) above, Council shall require a hydrogeology study in sufficient detail to:**

    a) **demonstrate the capability of the soils and the sub-soils to support the safe long term use of private sewage disposal systems, in all villages except those served entirely by a communal sewage system or central sewer services;**

    b) **establish that water of sufficient quality and quantity to support the proposed development can be provided in the area without adversely affecting the operation of existing wells, in all villages except those served entirely by central water services;**

    c) **identify specific requirements which must be addressed prior to subdivision approval in any sub-area of the proposed village; and**

    d) **demonstrate that the proposed development will not adversely affect the quality or quantity of well water within approximately two kilometres of the boundary of the Village or Serviced Village,**

    and for Serviced Villages evidence to indicate that:

    e) **there is sufficient capacity in existing communal water and/or sewage systems or central service extension to support the proposed development, and**

    f) **there are no physical impediments to the provision of the above services to any area within the village.**

4.2.3. General Rural Areas

Lands designated General Rural Area, totalling approximately 60,000 hectares, are characterized by less significant natural resource potential than lands designated Agricultural Resource, Mineral Resource, Natural Environment or Marginal Resource (Restricted). However, such lands are often farmed and some are sites for pits or quarries. They may also have good potential for forestry (a resource for which no land is specifically designated in this Plan), and they may contain significant wetlands or wildlife habitats. Therefore, although the lands have less significant natural resource potential, development of these areas should recognize their current use and natural potential.

The Region's prime concerns in these areas are the following: first, the rural character be maintained; second, development only locate on sites which can support private individual services; and third, country lot development occur in accordance with specific policies.

Flowing from the concern that the rural area retain its rural character, the policies below require area municipalities to specify in their official plans the amount of residential development to be permitted on land designated General Rural Area, so that consistency with regional objectives may be determined. In addition area municipalities through their official plans will distinguish between land they consider suitable for or unsuitable for various types of development. For example, organic soils designated on Schedule G and other wetlands are probably unsuitable.

Country lot development is defined as rural single detached housing which is not in villages or infilling areas and is not farm-related. Country lot development may be permitted on lands designated General Rural Area, subject to specified criteria. A minimum lot area of 0.8 hectares is specified in order to give reasonable assurance of the safe operation of private individual services (this lot size allows room for additional tile fields if necessary) and to maintain the dominance of the natural environment over the built environment. However a specific exception to the lot area is made for country lot development related to recreational facilities, on the grounds that the open nature of the recreational facility (e.g. a golf course or lake) will help retain the rural character of the area.

A further provision is that country lots shall not be approved in locations which would force the expansion of a Village, Serviced Village or the urban area on to a natural resource area. It is intended that the urban area and villages, where possible, should expand onto lands designated General Rural Area. Therefore, that option should not be precluded by development of such land for country lots.

Finally country lot development should be located on attractive sites, having mature tree cover and/or topographic variety. Country lots should not be approved on flat and featureless sites because this will make it difficult to retain the rural character of that part of the rural area.

In summary:

11. Lands characterized by less significant natural resource potential compared to those resources discussed in Part 5 are designated General Rural Area on Schedule A.

12. Residential development permitted on lands designated General Rural Area is housing required by farming activities permitted in Section 5.1.3.2, infilling permitted in Section 4.2.4, and single detached dwelling units on country lots which shall have a minimum lot size of 0.8 hectares, whether created by plan of subdivision or severance.

13. Non-residential development permitted on lands designated General Rural Area may include industrial and commercial uses related to local resources, industrial uses which require large land areas and other non-residential uses of a type and scale to meet local needs or the needs of the travelling public.

14. Policies in local official plans for the development of lands designated General Rural Area shall:

- **a) define a planning period of at least 10 years,**
- **b) identify the number of country lots to be permitted in the planning period,**
- **c) identify by designation or by inclusion of criteria land suitable or unsuitable for various types of development such as residential, industrial and commercial, taking special account of such factors as organic soils, wetlands, significant aquifer recharge areas, significant wildlife habitats, topography and other physical features that result in sites not being suitable for private individual services, the quality and quantity of ground water, and anticipated demand for the various types of development,**
- **d) specify permitted uses within the various types of development.**

15. Notwithstanding policy 12, Council may approve plans of subdivision with country lots smaller than 0.8 hectares if:

- **a) such lots are part of a development containing a recreational facility such as a golf course;**
- **b) the development as a whole has an average lot size of not less than 0.8 hectares per dwelling unit; and**
- **c) requirements of policy 8 in Section 10.1 concerning private individual services are met.**

16. Country lot development shall not be approved on lands designated General Rural Area, close to a Village, Serviced Village or the urban area where the development would occupy the only possibility for the continued expansion of the Village, Serviced Village or urban area on lands designated General Rural Area.

17. Country lot development having lot sizes of less than 10 hectares shall be on attractive sites which have sufficient mature trees and/or topographic variety such that housing on most of the site will not be visually dominant.

4.2.4 Infilling Development

Clusters of development exist throughout the rural area which are insufficient in size or function to be considered villages. Some may be identified as hamlets in local official plans. Provided that the scale of development is related to what already exists, area municipalities may decide whether or not to permit infilling development and the specific policies to control such matters as lot size.

In summary:

18. A limited amount of infilling development may be permitted in areas designated General Rural Area and Agricultural Resource Area including the suffix "(River Corridor)" in this Plan, if local official plans:

a) designate the areas where infilling development is permitted; and

b) include policies to ensure that infilling development does not result in extensions in length or depth beyond the limit of development existing on the date of adoption of this Plan or in new lots significantly smaller than existing lots.

4.2.5 Multiple Unit Development

Some forms of multiple unit development may be permitted in the rural area, (e.g. mobile home developments and housing for senior citizens).

A mobile or relocatable home on a separate lot is considered the same as any other detached dwelling unit. A mobile home development is a collection of mobile homes which share land, services and facilities. The form of tenure may be rental, condominium or other similar form of tenure. Such developments usually have a higher density than a typical rural development. Communal water or sewer services may be required to allow such development to proceed (or the lots may be large enough to support private individual services).

If a multiple unit development contains more than five units, all of which are served by one water supply or sewage disposal system, such systems are by definition communal systems. Policy 7 of Section 10.1 requires certain agreements for such private communal systems. In order to ensure that those agreements are obtained, multiple unit development of more than five units may be permitted only by site specific zoning by-law amendments.

Multiple unit development is generally permitted only in Villages and Serviced Villages. An exception is made for mobile home developments, which also may be permitted in General Rural Areas.

In summary:

19. Multiple unit development of more than five units may be permitted by site specific zoning by-law amendment in Villages and Serviced Villages if:

a) the local official plan contains policies concerning the type, amount and location of multiple unit development, and

b) the requirements of policy 7 in Section 10.1 concerning private communal systems are met.

20. Mobile home developments also may be permitted by site specific zoning by-law amendment on land designated General Rural Area, subject to the requirements of policy 19a) and the servicing requirements of Part 10 of this Plan.

PART 5: RESOURCE AREA POLICIES

5.0 INTRODUCTION

To ensure the protection, enhancement and, where appropriate, use of the natural resources of Ottawa-Carleton, Council proposes action in three main areas of concern: agriculture, mineral resources, and the natural environment.

On the basis of the natural characteristics of the land, the rural area has been divided into a number of policy areas which reflect the above concerns. These policy areas are designated on Schedule A and the following sections set out Council's policies for each of them.

5.1 AGRICULTURAL RESOURCE AREAS

5.1.1 Introduction

One of the goals discussed in Part 1 is "to preserve important natural resources". Land with a high capability for agriculture is such a resource. Farmland is the predominant land use in Ottawa-Carleton. In 1981, 2002 census farms occupied 144,000 hectares of the total regional area of 276,000 hectares. Their capital value per acre is considerably higher than the average for Eastern Ontario. Compared to other counties in Eastern Ontario, Ottawa-Carleton is the leading producer of milk, has the largest population of cattle, calves, sheep and lambs, and contains the largest production area of fruit, vegetables, grain corn, fodder corn, barley and mixed grains.

Thus farming is a significant contributor to the regional economy. The continuation of farming ensures that agricultural land is productively used, and thus contributes its share to the total food needs of the province.

In summary, the regional interest is in:

1. **The long term viability of the agricultural industry in Ottawa-Carleton.**

5.1.2 Objectives for Agricultural Resource Areas

Agricultural land is an important non-renewable natural resource which must be protected if it is to be available for the use of future generations.

In addition, farm operators need to be assured that their investment in and commitment to agricultural production will not be adversely affected by conflicting land uses. For example, non-farm residences in agricultural areas may create problems for farmers such as lack of weed control, dogs or increased traffic volumes conflicting with slow moving farm machinery. Conversely, non-farm households may find farm odours and noises objectionable.

Many matters affect agriculture in addition to the policies of this Plan. It is desirable that Council consider how it may complement the objectives discussed above with actions outside this Plan. This could incorporate such actions as making representations to the federal and provincial governments on farm issues or assisting in the establishment of farmers' markets.

In summary, Council's objectives are:

1. **To protect the major areas of agricultural production and other lands viable for agriculture from loss to other uses.**
2. **To ensure that uses that would result in conflicts with agricultural operations are not established in productive farming areas.**
3. **To assist the farming community in actions to benefit agriculture.**

5.1.3 Policies for Agricultural Resource Areas

The policies required to support Council's objectives in agricultural areas include: the designation of these areas, the definition of permitted uses, criteria for severances, how to deal with pockets of poor land in agricultural areas and how the Region can take action to assist agriculture.

5.1.3.1 Permitted Uses in Agricultural Resource Areas

Farmland can best be protected from non-agricultural uses by identifying agricultural land and through policies in this Plan providing that non-agricultural uses locate elsewhere. The suitability of an area for agriculture is a function of a number of variables including soil capability, type of agricultural land use and degree of fragmentation by non-agricultural uses. The overall intent is to identify large blocks of agricultural land.

Agricultural Resource Areas designated on Schedule A are based on soil maps for Ottawa-Carleton from the Ontario Institute of Pedology. The designations include, firstly, almost all land having a capability for agriculture of class 1, 2 or 3. Secondly, they include certain land contiguous with the above having a capability for agriculture of class 4 that was under production in 1985. Thirdly, they include certain specialty crop areas. The boundaries of the Agricultural Resource

Area have been drawn so as to prevent the penetration of non-agricultural development into agricultural areas. In all 122,700 hectares have been designated as Agricultural Resource Areas.

In Agricultural Resource Areas, primarily agriculture land uses directly related to agriculture, which of necessity must be close to farm operations, will be permitted in order to minimize conflicts. It is not expected that the farm population will increase significantly. The need for additional non-residential uses in the rural area will come from the travelling public or an increase in non-farm population. The Plan provides for these needs to be met in villages and on lands designated General Rural Area.

In summary:

1. **Agricultural Resource Areas are designated on Schedule A where the following uses are permitted:**
   - a) **farming,**
   - b) **forestry,**
   - c) **uses related to the conservation or management of the natural environment,**
   - d) **open air recreational uses on land that is of low capability for agriculture as described in policy 6 provided that they will not adversely affect adjacent agricultural operations,**
   - e) **industrial and commercial uses directly related to agriculture which of necessity must locate close to farm operations, including such uses as livestock assembly points, grain drying, storage for farm produce, and custom machinery operators. Wherever possible, these uses shall be located on land that is of low capability for agriculture as described in policy 6. Furthermore they shall not adversely affect agricultural operations in the general vicinity,**
   - f) **quarries, including underground mining, on land that is of low capability for agriculture, as described in policy 6,**
   - g) **pits which, if established on land that is of high capability for agriculture, shall be subject to a rehabilitation plan showing how the site can be rehabilitated for productive agricultural use,**
   - h) **wayside pits and quarries which, if established on land of high capability for agriculture, shall be subject to a rehabilitation plan showing how the site can be rehabilitated for productive agricultural use,**
   - i) **once a pit, quarry, underground mine, wayside pit or wayside quarry has been exhausted and the licence has been surrendered, uses may be permitted in accordance with (a) to (e),**
   - j) **residential infilling in accordance with Section 4.2.4.**
2. **In implementing policy 1 above, Council shall seek the advice of the Ministry of Agriculture and Food and, among other things, shall have regard to:**
   - a) **the Foodland Guidelines and any succeeding policy statement adopted pursuant to Section 3 of the *Planning Act, 1983*,**
   - b) **the soil maps of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton prepared by the Ontario Institute of Pedology,**
   - c) **the Agricultural Code of Practice dated 1976.**

5.1.3.2 Farm Severances in Agricultural Resource Areas

Farm severances that create new building lots lead gradually to the fragmentation of farm land and to loss of land for farm production. In addition every new house is a potential source of conflict with farming operations. Over time, houses change hands and the initial farm resident may be replaced by residents with an urban background who are less sympathetic to farming practices. These considerations become more important in the long term and therefore the creation of severances should not continue indefinitely.

Prior to the date of adoption of this Plan regional policies did not constrain the creation of farm-related severances. Farmers who acquired their properties before this date may therefore, subject to local official plans, have had a reasonable expectation of obtaining a severance.

Because of this, the farm severance policies of this Plan make special dispensation for farmers who owned their farm on the date of adoption of this Plan but the intent of the policies is to phase out the creation of building lots in Agricultural Resource Areas.

The policies for retirement severances are based on the philosophy that to be eligible for a severance a person should have dedicated a substantial part of his/her working life to the business of farming.

The *Planning Act, 1983* permits Council to delegate its authority to grant severances. In 1987 this authority had been delegated to a Regional Land Division Committee (for Cumberland, Goulbourn, Osgoode, Rideau, Rockcliffe Park and West Carleton) and to local Committees of Adjustment in all other area municipalities.

In summary:

3. **In Agricultural Resource Areas, farm severances may be permitted:**
   a) **to create one lot for each farmer owning a farm in Ottawa-Carleton on the date of adoption of this policy, for either retirement or farm help purposes;**
   b) **for a dwelling made surplus through farm consolidation;**
   c) **for making boundary adjustments between farms; and**
   d) **for creating a new holding intended to be used exclusively as an agricultural operation, providing the size of such holding and the remaining parent parcel are sufficiently large to make the type of operations proposed economically viable. In this regard, Council shall seek the advice of the Ministry of Agriculture and Food.**
4. **For the purpose of policy 3 a) a "farmer" is defined as someone whose primary occupation consists of working on a farm. In the case of a retirement lot, the farmer shall have worked on a farm in Ottawa-Carleton for at least 20 years.**
5. **When considering a proposal to create a lot in accordance with policy 3 a) above, Council or the body to whom it has delegated its authority shall:**
   a) **seek the advice of the Ministry of Agriculture and Food with the object of ensuring that there will be no adverse effect on agricultural operations in the general vicinity and, in particular, to have regard to the Agricultural Code of Practice dated 1976.**
   b) **consider the desirability of the lot being located on land of low capability for agriculture.**
   c) **require sufficient evidence to demonstrate site suitability for private individual services as provided in policy 9 of Section 10.1.2.**
   d) **permit a severance which creates an additional access to a regional road only when there is no alternative location for road access.**

5.1.3.3 Areas of Poor Land in Agricultural Resource Areas

Areas of poor land not in agricultural use exist within Agricultural Resource Areas. These areas are surrounded by agricultural operations. Because of their small size and scattered nature they have not been designated General Rural Area as this would permit a broad range of uses, some of which, including country lot subdivisions, would be incompatible with the surrounding agricultural operations. The policies below recognize the difference between these pockets and the surrounding farm land but establish criteria to minimize the likelihood of conflicts arising between activities permitted on these pockets and farming operations.

If area municipalities wish to permit development on these areas, the areas must be designated in local official plans through an amendment which has considered all of the lands in the area municipality designated Agricultural Resource Area. This will enable an overall appreciation to be reached of the impact of the policy on the whole farming community in each area municipality before it is decided whether such a policy is desirable.

In summary:

6. **Non-farm residential lots may be created by severance in areas designated Agricultural Resource in this Plan on land which displays all of the following characteristics:**
   a) **has a capability rating for agriculture of class 5 or poorer as determined from the soil maps of Ottawa-Carleton prepared by the Ontario Institute of Pedology,**
   b) **is not being used or capable of use as part of an adjacent agricultural operation,**
   c) **has frontage on a public road,**
   d) **is sufficiently wooded with mature trees so that houses can be protected from adjacent farm operations,**

   if such land has been designated in a local official plan by an amendment that considers all of the lands designated Agricultural Resource Area in that area municipality.
7. **Before approving an amendment pursuant to policy 6 above Council shall determine the distribution and number of lots that could be created to ensure that no new areas of strip development will be established. In addition Council shall seek the**

advice of the Ministry of Agriculture and Food concerning the overall impact on the agricultural activity in the municipality.

8. **Lots created in accordance with policies 6 and 7 shall have a minimum size of four hectares and meet the requirements of policies 8 or 9 in Section 10.1.2.**

5.1.3.4 Agricultural Advisory Committee

Municipal actions to assist the agricultural industry need not be limited to policies in this Plan. Actions may be considered on other matters and to help identify the relative importance of these and also to identify solutions, the assistance of the farming community will be sought.

9. **Council shall establish an Agricultural Advisory Committee whose task will be to consult the farming community on an ongoing basis and to advise Planning Committee from time to time of actions or policies that Council can take to assist the agricultural industry in Ottawa-Carleton.**

5.2 MINERAL RESOURCES[1]

5.2.1 Introduction

In the region the major mineral resources are limestone, sand and gravel. Mineral resources play an important role in today's society. They are used in a wide range of construction for houses, schools, shopping centres and factories, for road construction and repair; and for sewer and water pipes - to name just a few. They may be used in a relatively natural state such as for fill or for road base or they may be manufactured into materials used in the construction industry such as concrete, concrete products, asphalt or brick.

5.2.2. The Supply of Mineral Resources

The Ministry of Natural Resources has assessed the quality and quantity of limestone, sand and gravel in the region. However, not all this material is available for extraction because of existing land uses and other factors.

Reserves of limestone are estimated at 49.8 billion tonnes and have been classifed into two grades of quality. The Class 1 material (that best suited for asphalt and concrete manufacture) comprises approximately 44.5 billion tonnes.

The reserves of sand and gravel are much less than those of limestone. They have been classified into four grades of which the top three satisfy different quality standards established by the Ministry of Transportation and Communications for the production of asphalt and concrete or as a road base. Reserves of these top three grades total 49 million tonnes - excluding reserves on Transport Canada land at the Ottawa International Airport.

5.2.3 Factors Affecting the Availability of the Mineral Deposits

Three factors, economic, environmental and the quality of material affect the ready availability of suitable material and hence which areas should be designated "Mineral Resource".

5.2.3.1 Economic Considerations

Transportation costs are a high proportion of the final cost of aggregate. To reduce costs, it is preferable that pits and quarries be established close to their major markets and the Ministry of Natural Resources notes that in the Ottawa area new limestone quarries (as distinct from the expansion of established ones) are generally being established no further than 14 kilometres[2] from the edge of the urban area. For sand and gravel, however, the limited availability of good quality material permits economic extraction at greater distances.

For quarries, a second economic consideration is the depth of surface material that has to be stripped away before the mineral resource is exposed. The Ministry of Natural Resources indicates that in Ottawa-Carleton it is usually not economic to remove more than 1.5[3] metres of surface material.

---

1 This section is the result of a major study and amendment to the official plan. As it was only recently approved, it has not been reconsidered in the official plan review and is included in the draft official plan for completeness. Any changes are confined to housekeeping matters, such as numbering and cross-references. No substantive changes have been made.

2 this figure is intended for information purposes; it is not intended to be construed that quarries should not be permitted beyond this distance.

3 this figure is intended for information purposes; it should not be construed that mineral extraction should not be permitted where the surface material exceeds 1.5 metres in depth.

5.2.3.2 Environmental Considerations

The following environmental constraints were considered in identifying land to be designated "Mineral Resource":

- land designated Natural Environment Area, Marginal Resource Area (Restricted), Agricultural Resource Area or an area for urban development;
- land in the Ottawa and Rideau River Corridors;
- land in the Greenbelt;
- houses, approved residential subdivisions and land within villages.

5.2.3.3 Quality of Material

Because so much Class 1 limestone is potentially available, Class 2 areas need not as a general rule be designated. However, in order to minimize transportation costs some Class 2 limestone in the northeast part of the region has been designated as nearly all the adjacent Class 1 deposit is sterilised by environmental factors.

Because of the limited supply of the top three grades of sand and gravel all such deposits should be designated unless sterilised by environmental factors.

5.2.4 Areas for "Mineral Resource" Designation

As noted above, all the deposits of the top three grades of sand and gravel should be designated unless sterilised by environmental factors.

Of the limestone deposits that meet the criteria noted in sections 5.2.3.1, 5.2.3.2 and 5.2.3.3 not all need be made available at this time. In selecting which deposits to designate, four factors were considered together:

- areas within which there are existing pit or quarry licences,
- areas closer to the urban area,
- areas closer to provincial highways,
- the larger areas.

5.2.5 Protection of Pits and Quarries not within "Marginal Resource Areas"

Because existing extractive operations comprise a significant proportion of the future regional supply of aggregate it is important that they be fully utilised and not have their operation restricted by new development locating too close to them.

A second matter concerning the protection of pits and quarries relates to designating the area under licence in zoning by-laws. There are several advantages to this.

First, by designating pits and quarries they are given the status of a conforming use and hence if any on-site structures used in the extractive operations are destroyed they can be rebuilt and the operation continue.

Second, identifying them on a map assists the process of reviewing proposed adjacent developments described below.

Third, it serves as information to make would be purchasers of adjacent land aware of a licenced area if extraction has not yet commenced. This may act in deterring the establishment of incompatible uses nearby.

5.2.6 Silica Sand

Silica sand is a mineral whose principal uses in Canada are: sand in glass manufacture, foundry sand, smelter flux, the production of artificial abrasives and the manufacture of ferro-silicon. Reserves of lower grade sands from Ontario and Quebec can supply most of these industries, however, most of the higher grade sand required in the glass and foundry industries must be imported from the United States.

Six deposits of high grade silica sand have been identified in eastern Ontario. One is in Otawa-Carleton, northwest of Harwood Plains in the City of Kanata (lot 20, Concession III). At the present time, the need to designate the particular deposit in Ottawa-Carleton vis-a-vis the five other locations in eastern Ontario is not clearly established, nevertheless any proposed development that would sterilise the deposit should be reviewed before deciding whether or not the development should proceed.

5.2.7 Policies

Council therefore:

1. **Designates as "Mineral Resource Area" the areas shown on Schedule A.**

2. Intends that in Mineral Resource Areas the following uses be permitted:

   a) pits, quarries and underground mining[1];

   b) wayside pits and quarries;

   c) farming;

   d) forestry, and

   e) other non-residential uses associated with the above provided they do not prevent the opening of a pit, quarry, wayside pit or quarry.

3. Intends that in Mineral Resource Areas once a pit, quarry, underground mine, wayside pit or wayside quarry has been exhausted and the licence has been surrendered, uses in addition to those listed in 2) may be permitted in accordance with policies of Section 4.2.3 (General Rural Areas) except that residential uses may not be permitted. Use of land according to this policy shall ensure that the possibility of mineral extraction from other lands designated Mineral Resource will not be limited.

4. Intends that in Mineral Resource Areas if technical information, having been reviewed by the Ministry of Natural Resources, demonstrates that the mineral resources of a particular site are not suitable for exploitation the site may be used in addition to uses listed in policy 2, in accordance with policies of Section 4.2.3 (General Rural Areas) except that residential uses may not be permitted and where the Mineral Resource Area encompasses areas of organic soil designated on Schedule G the Environmental Constraints policies (Section 7.2.2) shall apply. Use of land according to this policy shall ensure that the possibility of mineral extraction from other lands designated Mineral Resource will not be limited.

5. When approving or considering local official plans, plans of subdivision, severances, zoning by-laws, and site plans, or amendments to one or more of them, affecting land within a distance of 450 metres, in the case of limestone deposits, and 120 metres, in the case of sand and gravel deposits from the boundary of a Mineral Resource Area shall seek the advice of the Ministry of Natural Resources and the Ministry of the Environment to ensure the opportunity to extract minerals from the lands designated Mineral Resource will not be restricted.

6. When approving or considering local official plans, plans of subdivision, severances, zoning by-laws, and site plans, or amendments to one or more of them, affecting land within a distance of 450 meters of the licenced area of a quarry or wayside quarry, or 120 metres of the licenced are of a pit or wayside pit, shall seek the advice of the Ministry of the Environment to ensure the method of extraction and the ultimate extent of the extractive operation will not be restricted.

7. Intends that the licenced area of pits and quarries (including wayside pits and quarries), shall be zoned for extraction in zoning by-laws except in areas designated Natural Environment Area, Marginal Resource Area (Restricted), and areas designated with the suffix "(River Corridor)". Such zoning may not be required for licenced areas which the Ministry of Natural Resources advises are of minor resource value by virtue of the amount of material available for extraction.

8. Intends that local official plans of area municipalities shall incorporate policies 1 and 2 above but that policies may be established which require an amendment to a zoning by-law prior to the establishment of a pit or quarry.

9. Intends that notwithstanding policies elsewhere in this Plan, where quarry faces exist as of the date of adoption of this policy by Regional Council, underground mining may be permitted including the utilization of space created by such mining, subject, among any other requirements, to the satisfaction of any Regional concerns relating to waste disposal and to the provision of water, sewer, roads and public transport.

10. When approving or considering local official plans, plans of subdivision, severances, zoning by-laws, and site plans, or amendments to one or more of them, affecting land within a distance of 450 metres of lot 20, Concession III, City of Kanata, intends that notwithstanding the General Rural Area designation, to seek the advice of the Ministry of Natural Resources in determining whether or not the proposal should be permitted having regard to the importance of the silica sand deposit on the property vis-a-vis other deposits in eastern Ontario.

11. Intends not later than ten years from the adoption of these policies to consider whether additional areas should be designated Mineral Resource.

---

1 "underground mining" means mining horizontally into the rock from a quarry face without disturbing the ground above.

5.3 NATURAL ENVIRONMENT AREAS[1]

5.3.1 Introduction

Ottawa-Carleton contains a range of vegetation, topographic, wildlife and geological characteristics within its boundaries with these features often occupying the same geographical area or being contiguous with one another. The objectives for maintaining such features or areas, not all necessarily applying in all cases, are:

- to preserve areas for wildlife;
- to preserve areas of scientific or educational value;
- to preserve areas of botanical interest;
- to preserve areas of scenic value;
- to set aside land for forestry purposes; and
- to preserve water supplies and wetlands.

The natural environment areas identified on Schedules A and B are not necessarily all those that should be protected, but they are the most important ones within the planning area. Area municipalities may make designations of additional areas of local significance in their official plans.

In identifying those areas designated on Schedule A and B as natural environment, the Region commissioned two major studies[2], and in addition utilized advice from several other sources - notably that from the Conservation Authorities, the Ministry of Natural Resources and the Ottawa Field Naturalists' Club.

The designation of land as a natural environment area is intended to protect the area and does not mean the land is available for public use. Use by the public is not permitted where land is publicly acquired. Such land will be the subject of management plans which will set out what types activities will be provided for. Management plans will be prepared with consideration for the interests of private owners of adjacent lands. Where land is not publicly acquired, permission for access is at the discretion of the owner. The use of land in the natural environment areas will be governed by the policies established in Section 5.3.5.

5.3.2 Land Acquisition

In order to achieve the objectives for the natural environment areas as stated in Section 5.3.1 land acquisition will be required in order to preserve these areas. However many landowners do not wish to dispose of their property and acquisition will be pursued only if the owner is interested in selling.

The policies for acquisition are set out in Section 5.3.5.

5.3.3 Public Works

Council recognizes that some public works may have an adverse impact on natural environment areas either from the construction of the works or from their subsequent use. At the same time it recognizes that some public works may be required in order to ensure proper management of these areas. Council's intent is to prohibit the former and to permit the latter.

Under the *Planning Act*, public works may be controlled through an official plan if they fall within the jurisdiction of a council or a local board. Such public works are the subject of policies in Section 5.3.5.

For public works not controlled by this official plan Council intends to have regard for the objectives for the natural environment areas as set out in Section 5.3.1 when providing comments on the work proposed.

5.3.4 Geomorphic, Geological and Landscape Features

In addition to the natural environment areas there are throughout the planning area other types of natural feature which warrant special consideration.

In 1975 the Regional Municipality and the Ministry of Natural Resources undertook a survey of the planning area to identify geomorphic and geological features whose preservation is desirable. These are shown on Schedules A and B. The objective is that sufficient of each feature should be preserved so that its characteristics can still be observed.

---

1 This section is the result of a major study and amendment to the official plan. As it was only recently approved, it has not been reconsidered in the official plan review and is included in the draft official plan for completeness. Any changes are confined to housekeeping matters, such as numbering and cross-references. No substantive changes have been made.

2 Reed, Dr. Robert M., *An Ecological Study of Conservation-Recreation Areas in the Regional Municipality of Ottawa-Carleton* (2 reports), University of Ottawa, 1975 and 1976.

Other features which are valuable elements of the landscape should be protected. These may, for example, be points from which excellent views of the surrounding countryside can be obtained or conversely be themselves significant visual components of the rural scene. Excellent examples in this latter regard are the several escarpments in the Orleans and Cumberland area. In order that the landscape value of these escarpments is not impaired, two concerns are paramount to keep the scarp face free from development including quarrying, and to ensure that any development above the escarpment is set back so as not to be visible from below. It is intended that protection be appropriate to the different characteristics of each situation.

5.3.5 Conservation Area (Urban)

Within the outer limit of the greenbelt are certain areas of publicly owned land which for varying reasons are of environmental significance. These areas and their most significant features include:

- Britannia woods, pond and shoreline - which has a large diversity of habitat type accounting for both a wide variety and large number of birds, herptiles and other forms of wildlife;
- the shoreline and cliffs of Rockcliffe Park - the shoreline and adjacent limestone cliffs support 30 known significant species of plants and a breeding colony of the Northern Two-lined Salamander;
- Rockcliffe Airbase woods - which is a relatively undisturbed forest community with several significant or unusual plant species (e.g. Shagbark Hickory, Bitternut Hickory).

The importance of protecting these areas relates both to their significant environmental features and to their relative proximity to the urban centre which make them accessible to a large number of potential users.

Since such lands are already in public ownership, there is not the same need to make provision for limited development or use as Council feels is desirable for land in private ownership. The types of permitted uses are restricted to those that will not significantly affect the natural environment. Due to their proximity to a large population restrictions on use may in fact be a necessary consideration in the management of these areas to ensure protection of their sensitive features.

Development should be limited to anything necessary in the interests of conservation. As such, the construction of recreational facilities would generally not be in keeping with the intent of this designation.

5.3.6 Policies

Council therefore:

1. designates as Natural Environment Area the areas shown on Schedules A and B.

2. intends that in Natural Environment Areas the following may be permitted.

- **a) a single family dwelling and accessory buildings on each lot existing and fronting on a public road which is maintained all year round,**
- **b) farming, including the residential accommodation requirements of the farming activity,**
- **c) forestry purposes as defined in the *Forestry Act, R.S.O. 1980*,**
- **d) recreational uses which do not adversely affect the natural characteristics of the environment,**
- **e) uses that will assist in conserving or managing water supplies, wildlife or other natural characteristics,**
- **f) uses which will utilize the natural characteristics of these areas for scientific or educational purposes,**

3. intends that in Natural Environment Areas:

- **a) to advertise that it is prepared to acquire land if the landowner wishes to sell,**
- **b) at the request of the landowner to negotiate a price but if after a period of six months an agreement has not been reached, with the concurrence of the landowner, to have the price determined in accordance with *The Expropriations Act*, or alternatively,**
- **c) at the request of the landowner to acquire the property through expropriation in accordance with *The Expropriations Act*,**
- **d) not to acquire improvements unless requested by the landowner,**
- **e) to be prepared to buy a part of a property providing that the size of the part not acquired satisfies the requirements of the area municipality.**

4. intends that in Natural Environment Areas:

a) **to place land it acquires under its management agreement with the Ministry of Natural Resources. However should some other management arrangement be proposed and such were considered feasible and desirable by Council such could be considered,**

b) **to establish local advisory committees to review the management program developed by the Ministry of Natural Resources which may advise the Council and Regional Planning Committee accordingly, after consultation with interested parties. The terms of reference for such committees shall be established, as required,**

c) **to consult with the Ministry of Natural Resources in order to achieve the following management practices on land it owns:**

   i) **recreational uses should be established only after a management plan has been prepared in conjunction with the committees noted in 4b),**

   ii) **land should be developed for public use only if it has access from an open right-of-way or from other public land itself having such access,**

   iii) **boundary markers should be placed at the four corners of property owned by the Region,**

   iv) **land may be leased to another party for a specified purpose having regard for the interests of adjacent landowners, the physical features on the property and Council's objectives as stated in section 5.3.1.**

d) **to continue to pay full grants in lieu of taxes to area municipalities on lands acquired, with such grants being at the municipal residential mill rate,**

e) **to be prepared to entertain requests from area municipalities for grants to cover additional municipal costs demonstrated to result from the use or management of Regional Land in the Natural Environment Areas.**

5. **intends that where environmental constraints as shown on Schedule G occur within Natural Environment Areas, the policies of Section 7.2 shall apply also.**

6. **intends that, any public work (as defined by the *Planning Act)* within the Natural Environment Areas or Conservation Areas (Urban) shall not be constructed until it has been the subject of an environmental impact study undertaken jointly by the proponent and the Council to determine the environ mental impacts of the proposal and to recommend whether the project should be undertaken, and if so, under what conditions.**

7. **intends that for public works not within the purview of the *Planning Act* to have regard for the objectives for the Natural Environment Areas as set out in Section 5.3.1 when providing comments on the work proposed. Council will similarly have regard for the environmental features of the Conservation Areas (Urban) as described in Section 5.3.5.**

8. **intends that when approving or considering local official plans, plans of subdivision, severances, zoning by-laws and site plans or amendments to one or more of them, will in addition to the above policies, have regard for the objectives for geomor phic, geological and landscape features as stated in Section 5.3.4.**

9. **intends in Conservation Areas (Urban) policies 2e) and 2f) will apply and in addition recreational uses that make use of and do not detract from the environment of the location in question will be permitted.**

5.4 MARGINAL RESOURCE AREAS (RESTRICTED)[1]

Council recognizes that some areas because of their natural features require land use and development policies which are more limited than those otherwise appropriate for General Rural Areas. These areas have been designated marginal resource area (restricted) with the following objectives:

- to protect areas for wildlife;
- to protect areas of scientific or educational value;
- to protect areas of botanical interest;
- to protect areas of scenic value;
- to set aside land for forestry purposes; and

1 This section is the result of a major study and amendment to the official plan. As it was only recently approved, it has not been reconsidered in the official plan review and is included in the draft official plan for completeness. Any changes are confined to housekeeping matters, such as numbering and cross-references. No substantive changes have been made.

- to protect water supplies and wetlands.

Lands designated marginal resource area (restricted) are intended for the preservation of the natural land and environment primarily through private ownership.

In summary, Council proposes that:

1. **The lands designated Marginal Resource Areas (Restricted) on Schedule A shall remain essentially in their present state.**

2. **Land uses, activities and other policies considered appropriate for Marginal Resource Areas (Restricted) are:**

   a) **farming, including the residential accommodation requirements of the farming activity;**

   b) **forestry;**

   c) **recreational uses which do not adversely affect the natural characteristics of the environment;**

   d) **uses that will assist in conserving or managing water supplies, wildlife or other natural characteristics;**

   e) **uses which will utilize the natural characteristics of thse areas for scientific or educational purposes;**

   f) **a single family dwelling and accessory buildings on each lot existing and fronting on a public road;**

   g) **country lot residential development in accordance with Section 4.2.3 provided that any application for such development be accompanied by appropriate studies that demonstrate that the development;**

   i) **will not adversely affect public health and safety, that is, will not pollute ground water, will not result in the development of hazard lands, and will be located away from incompatible areas,**

      ii) **has a proven availability of an adequate quality and quantity of ground water for private wells, and in particular, has a minimum flow of 3 gallons per minute for each lot,**

      iii) **will cause no adverse impact both on and off the site on such matters as deer, waterfowl, features of botanical significance, wetlands, forestry resources or scenic attributes. The appropriate studies required in this policy shall be carried out by persons qualified in the particular disciplines affected, and**

      iv) **retains sufficient lands in a natural state to achieve the objectives for Marginal Resource Areas (Restricted);**

   h) **other uses, provided it can be demonstrated that they will assit in the preservation of these lands or are not detrimental to the local character of the natural environment.**

3. **In order to assist in the preservation of these lands, it is necessary that certain levels of government and public agencies assume specific responsibilities to control public activities and to assist the private landowners to protect and preserve the natural environment.**

4. **When an application is made to sever or subdivide land for the purposes of development, Council shall decide whether it is necessary to acquire such lands in order to ensure the objectives for Marginal Resource Areas (Restricted) are met. If Council decides to acquire such lands, an offer of purchase shall be made according to the procedures in policies 3b) or 3c) of Section 5.3.6.**

PART 6: HOUSING

6.0 INTRODUCTION

The private sector, all levels of government and various non-profit agencies are involved in the provision of housing. The Region's role in housing is primarily a coordinating one. It includes responsibility for overall housing research, the preparation of a Regional Housing Statement, assisting area municipalities in implementing housing programs, monitoring the housing actions of the federal and provincial governments and area municipalities, and establishing housing requirements in Ottawa-Carleton. The Region is also involved in special needs housing, including emergency housing and housing registries. Area municipalities are responsible for the delivery of housing programs, including the provision of assisted housing.

Shelter is a basic human need. Everyone should be adequately housed. Adequacy is defined as sufficient numbers of dwelling units of a certain minimum standard. In the past the private sector and governments have generally been able to provide an adequate amount of housing. However, some people have to pay more than a desirable proportion of their income on housing provided by the private sector, and others cannot afford such housing. The question of the availability of affordable housing is therefore of interest to the Region. In defining the regional interest, it is recognized that all levels of government have a similar interest.

In summary the regional interest is in:

1. The adequacy and affordability of housing for all residents of Ottawa-Carleton.

6.1 OBJECTIVES FOR HOUSING

Over 90 percent of new dwelling units are expected to be built by the private sector. The Region can help the private sector provide adequate and affordable housing in several ways.

If services necessary for urban development are provided in a planned manner, the private sector can make commitments to develop with confidence. This aspect is dealt with in Parts 2 and 10 of this Plan.

The Region, which approves plans of subdivision, can also attempt to maintain a minimum supply of draft approved and registered lots available for development. A minimum of a two year supply of vacant land for each housing type (single detached, multiples and apartments) in draft approved and registered plans of subdivision is considered adequate, having regard for past experience in Ottawa-Carleton. In addition, overall housing research done by the Region can aid the private sector in responding to changing situations.

The Region has a minimal role to play in the financing and development of housing. However, it can influence the parties who play a more important role in these areas (e.g. federal and provincial governments, and the private sector), and it can encourage the production of housing that people can afford.

The 1986 housing stock represents approximately 75 per cent of the housing requirements in 2001. Positive action to maintain this stock in good condition will be cheaper in the long run than allowing it to deteriorate and replacing it with new construction. Furthermore, older residential areas have an established character which adds variety to the urban area and their different architectural styles provide historic continuity.

Some groups, such as the disabled, have special housing needs which must be met.

In summary, Council's objectives are:

1. To support the private housing industry by:

a) maintaining at least a two year supply of vacant land by housing type in draft approved and registered plans of subdivision and

b) providing information on housing requirements.

2. To influence those parties in the federal and provincial governments, agencies and the private sector who are responsible for housing, so that their actions and programs are directed to meeting region-wide housing requirements.

3. To encourage the production of housing that people can afford.

4. To encourage the maintenance and, where necessary, improvement of the existing housing stock.

5. To aid in meeting the housing requirements of special needs groups.

6.2 POLICIES FOR HOUSING

This Plan is primarily to provide guidance for the physical development of the municipality. Policies below address six aspects considered to be within the purview of an official plan.

6.2.1 The Regional Housing Statement

Housing policies must change quickly in reaction to changing conditions and deal with matters such as program delivery. The Regional Housing Statement and subsequent Updates are the appropriate vehicles for these policies. The Regional Housing Statement is primarily a document to establish housing targets over a five year period, whereas this Plan is more long-term. Consequently policies in this Plan provide for a Regional Housing Statement as the vehicle for detailed housing policies.

Area municipalities also prepare Housing Statements. The Region is asked by the Minister of Housing to concur with them. There is no requirement in law that local housing statements conform to the Regional Housing Statement. However, since municipalities can influence, directly and indirectly, the provision of housing, this Plan requires that the Region satisfy itself that housing targets and policies and programs to achieve them have been adequately addressed before concurring with local housing statements.

In summary:

1. **Council shall adopt a Regional Housing Statement to establish housing targets over a five year period for:**
   a) **the total number of housing units by type and tenure to be provided by the private market, and**
   b) **the number and type of assisted housing units for households whose housing needs are not expected to be met by the private market**

   and to incorporate policies and programs designed to ensure that the established housing targets are met.
2. **Council shall prepare a Regional Housing Statement Update every five years which will review housing targets, policies and programs.**
3. **Council shall review every year progress in meeting housing targets and adjust its policies and programs, if necessary, in an Annual Housing Review.**
4. **Before concurring with area municipal housing statements and updates, Council shall satisfy itself that the housing targets and policies and programs will provide for:**
   a) **sufficient number of housing units by type and tenure to be provided by the private market; and**
   b) **sufficient number and type of assisted housing units for households whose housing needs are not expected to be met by the private market.**
5. **Council shall cooperate with and make representations to the federal and provincial governments, the private housing industry and non-profit housing corporations and other agencies in order to meet the identified regional and local housing targets.**

6.2.2 Land for Building

Objective 1a) above establishes the objective of maintaining a two year supply of vacant land for single detached, multiple and apartment housing types in draft approved and registered plans of subdivision. Land is continually being developed and plans of subdivision are continually being registered and draft approved. To ensure the objective is met the situation must be reviewed regularly. The policy below commits the Region to doing this annually. No policy is provided as to actions which may be taken in the event the objective is not being attained, because such actions would depend on the reasons for the shortfall in supply.

In summary:

6. **Council shall review annually the supply of vacant land designated for residential development in draft approved and registered plans of subdivision against the objective to have a minimum of two years supply of such land by housing type.**

6.2.3 Affordable Housing

There are several aspects to the production of affordable housing.

Case studies have shown that the cost of housing being built by the private sector can be reduced through such things as changes in design, smaller lots, zero lot line developments and narrower streets. In addition, it is generally cheaper to create additional dwelling units in the existing housing stock through conversions, than to build new units. The regulation of these matters is primarily in the hands of area municipalities. For this reason the policy is an expectation that they will investigate ways to reduce the cost of housing.

The provincial government determines the amount of funding available for assisted housing. Within these limits the responsibility for providing assisted housing rests primarily with area

municipalities. This Plan contains an expectation that the targets for assisted housing units will be met by area municipalities and private non-profit housing corporations and other agencies.

Not all households with low incomes live in assisted housing. Many low income households pay more than 30 percent of their income on housing and need some form of income assistance to defray some of their shelter costs. The main responsibility for financing housing and income programs lies with the federal and provincial governments. However the Region may be able to play a role in developing new programs or participating in pilot projects.

In summary:

7. **Council expects area municipalities to investigate periodically how to reduce the cost of housing through, among other things:**
   a) **smaller lots,**
   b) **greater flexibility in the siting of houses,**
   c) **revised standards in the design of streets, sidewalks and other site improvements, and**
   d) **increased use or intensification of the existing housing stock**

   and to amend local official plans, zoning by-laws, maintenance and occupancy standards by-laws and other building by-laws if deemed desirable.
8. **Council expects the requirements for assisted housing units established in the Regional Housing Statement to be met by area municipal and private non-profit housing corporations and other agencies.**
9. **Council expects the federal and provincial governments to develop housing and income programs so that people do not have to pay an undue amount of their income on housing, and may from time to time propose new programs or participate in pilot projects to test them.**

6.2.4. Improving the Housing Stock

The housing stock requires continual maintenance. Individual owners are often encouraged to maintain their properties, if local community facilities and services are improved. This may be done through the development and implementation of community improvement plans, responsibility for which rests with area municipalities. The responsibility for maintenance and occupancy standards by-laws also rests with area municipalities.

In summary:

10. **Council encourages area municipalities to adopt and implement community improvement plans and maintenance and occupancy standards by-laws and to take advantage of federal and provincial programs designed to upgrade and improve established residential areas and particularly the housing stock.**

6.2.5 Condominimum Conversion

Since 1976 the Region has applied a policy limiting the conversion of rental buildings to buildings of condominium tenure, in order to protect the existing stock of affordable rental housing.

The *Rental Housing Protection Act, 1986* provides that area municipalities are responsible for regulating the conversion of rental units to condominiums, equity co-ops or other forms of tenure defined in the Act. However, the *Rental Housing Protection Act, 1986*, includes a sunset clause and will lapse on 30 June, 1988. The policy below provides the basis of an appeal in the event area municipalities approve conversions. It also ensures that there is a policy in effect in Ottawa-Carleton after 30 June, 1988, should the provincial government not replace the *Rental Housing Protection Act, 1986* with other legislation.

In summary:

11. **The conversion of rental housing to condominiums, equity co-ops and other forms of tenure shall be approved only when the vacancy rate for the municipality in which the units to be converted are located exceeds 3 percent (as reported by the CMHC bi-annual apartment vacancy survey) for two successive surveys.**

6.2.6 Special Needs Housing

Special needs housing is housing for people who require special services. Often such services and the cost of housing may be subsidized by one or more levels of government. In some cases people's needs are met by institutions such as homes for the aged and nursing homes or quasi-institutions such as domiciliary hostels.

In other cases, group homes provide a supportive living arrangement. A group home means a residence that is licensed or funded under an Act of the federal or provincial government for the

accommodation of three to ten persons, exclusive of staff, living under supervision in a single housekeeping unit and who, by reason of their emotional, mental, social or physical condition or legal status, require a group living arrangement for their well-being.

Area municipalities may regulate group homes through zoning by-laws. So that no one or two municipalities take a disproportionate share of these facilities, the following policy requires area municipalities to permit group homes in all zones where residential uses are permitted. However, through zoning by-laws, area municipalities may regulate separation distances between group homes and the location of certain types of group homes.

The Region provides emergency housing for those who have no shelter. In 1987 it did this by operating an emergency shelter for families and through purchase of service agreements with charitable and non-profit organizations for emergency housing for homeless individuals.

In summary:

12. **Zoning by-laws shall permit group homes in all areas where residential uses are permitted.**

13. **Council shall provide emergency housing either directly or by way of purchase of service agreements with other agencies.**

PART 7: ENVIRONMENTAL CONSTRAINTS

7.0 INTRODUCTION

Constraints to development because of environmental conditions fall in four categories: flood plains, organic soils and other wetlands, unstable slopes and land affected by noise.

One of the goals upon which this Plan is based is to "protect inhabitants from exposure to adverse environmental influences". The four environmental constraints identified above are the ones with which the Region is concerned. The prime concern is that people's health and safety or their property not be endangered by inappropriate development in areas affected by environmental constraints.

In summary, the regional interest is in:

1. **The protection of people and property from the risks posed by inappropriate development in environmental constraint areas.**

7.1 OBJECTIVES FOR ENVIRONMENTAL CONSTRAINTS

The risks posed by inappropriate development in areas affected by environmental constraints may affect people and property either on or off site. If development is permitted on one area affected by an environmental constraint, even though the effect of the constraint can be mitigated on site, it may aggravate the effects of the constraint elsewhere. As an example, it may be possible to fill or alter the flood plain in such a way as to permit a development on a particular site, but the act of filling or altering the flood plain may result in changes to the flood line so that flood conditions are made worse elsewhere. Thus the regional objective requires consideration of both the site of a specific development and other areas affected by the constraint.

In summary, Council's objective is:

1. **To permit only those developments, in areas affected by environmental constraints, which do not endanger property or the health or safety of occupants on or off site.**

7.2 POLICIES FOR ENVIRONMENTAL CONSTRAINTS

7.2.1 Policies for Flood Plains

Flood plains are mapped by conservation authorities, three of which have jurisdiction in Ottawa-Carleton: the Mississippi Valley Conservation Authority, the Rideau Valley Conservation Authority and the South Nation River Conservation Authority. In areas of Ottawa-Carleton not covered by conservation authorities this responsibility is exercised by the Ministry of Natural Resources.

The Region, in common with provincial practice, has adopted the one in 100 year flood as the standard to define the flood plain. The floodplains on the major rivers in Ottawa-Carleton have been mapped. However, some flood plains are not mapped and even when mapped, the extent of the flood plain may be subject to interpretation. For these reasons, a policy is included to enable the Region to have regard to information other than flood plain maps when determining if there is a flood plain and its extent.

Mapped flood plains are designated on Schedule G. The same land has an additional designation on Schedules A or B. The effect of the policy below is to prevent the construction of buildings or structures in flood plains except in accordance with specific conditions and the designations on Schedules A or B. In this way the regional objective is implemented.

Having identified a flood plain, a conservation authority may adopt "fill, construction and alteration of waterways" regulations. The effect of these regulations is to require a permit to be obtained from the conservation authority prior to construction or filling in the area affected by the regulations. This Plan contains two different policies which may be applied by area municipalities, depending on whether or not "fill, construction and alteration of waterways" regulations are in effect.

Where the regulations are not in effect, the Region's objective is to have in place a system which only permits development in the flood plain after the proposal has been properly evaluated. This is done through a combination of designating the flood plain in the local official plan and zoning by-law, providing that no development can take place without a zoning by-law amendment, and including in this Plan and the local official plan the conditions under which a zoning by-law amendment may be considered.

Where the regulations are in effect, conservation authorities have power through the regulations to evaluate and regulate development. In this case area municipalities have the option of either requiring a zoning bylaw amendment, as if regulations were not in place, or writing their official plan and zoning by- law in such a way as to permit the issuance of a building permit on land in a designated flood plain only if the conservation authority issues a permit for the development under the "fill, construction and alteration of waterways" regulations.

In summary:

1. **Council defines the flood plain as the area covered by water in the event of the 100 year flood. Flood plains which have been mapped are designated on Schedule G.**
2. **Council recognizes that in areas not mapped by conservation authorities, flood plains exist which are not designated on Schedule G.**
3. **Further to policies 1 and 2, in order to determine the extent of the flood plain for the purpose of implementing policies 4, 5 and 6, Council shall have regard to maps delineating the flood plain prepared by the conservation authorities, and in conjunction with the conservation authority, will consider other information, such as land surveys and engineering drawings, as may be pertinent. In addition, Council may require applicants to provide sufficient information to establish whether the policies of this section are met.**
4. **In flood plains, notwithstanding the designation on Schedules A or B, no building or structure is permitted except in accordance with policies 5 or 6.**
5. **In flood plains which are not incorporated into "fill, construction and alteration of waterways" regulations of a conservation authority, zoning by-laws shall not permit construction of buildings or structures except by site specific zoning by-law amendment. Site specific zoning by-law amendments to permit construction of a building or structure may be passed only if:**
   a) **sufficient information accompanies the application to amend the zoning by-law to show that the proposed development and its occupants will be protected from the effects of a 100 year flood; and**
   b) **the potential upstream and downstream impacts of the proposal will not significantly affect the hydrology or hydraulics of the flood plain; and**
   c) **the designation on Schedules A or B permits the proposed development.**
6. **In flood plains which are incorporated into "fill construction and alteration of waterways" regulations of a conservation authority, area municipalities may implement policy 5 above or zoning by-laws may permit construction of buildings or structures in the flood plain if:**
   a) **the zoning by-law passed by the area municipality requires the issuance of a permit by the conservation authority under the "fill, construction and alteration of waterways" regulations prior to the issuance of a building permit; and**
   b) **the designation on Schedules A or B permits the proposed development.**
7. **In implementing these policies Council shall seek the advice of the relevant conservation authority and the Ministry of Natural Resources.**

7.2.2 Organic Soils and Unstable Slopes

Organic soils are soils which contain at least 30 percent organic matter. They are poorly drained and are often characterized by standing water. These soils do not provide a stable base for foundations. Areas where organic soils predominate are indicated on the soil maps of Ottawa-Carleton prepared by the Ontario Institute of Pedology. These areas are shown on Schedule G.

Unstable slopes have been defined in the report, *Slope Stability Study of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton, 1976* by M.A. Klugman and P. Chung and are also shown on Schedule G.

The risks created by inappropriate development in areas affected by the constraints of organic soils or unstable slopes are localized. For this reason, any development in these constraint areas needs careful consideration by area municipalities in relation to site specific information. As the Region has responsibility for certain approvals which may lead to development (e.g. plans of subdivision), it requires to be assured that suitable attention has been given to the specific constraint.

In summary:

8. **Areas affected by the environmental constraints of Organic Soils or Unstable Slopes are designated on Schedule G.**
9. **Council recognizes that other areas exist where organic soils are present.**
10. **Plans of subdivision and severances may be approved in areas designated Organic Soils or in other areas where there is evidence to indicate the presence of organic soils or in the general vicinity of areas designated Unstable Slopes only if:**
    a) **sufficient soils and engineering information is made available to indicate that, although the site is identified as organic soils or the slope is identified as being unstable, it is in fact suitable or can be made suitable for development;**
    b) **alterations to the site will not cause adverse environmental effects; and,**

c) **the designation on Schedule A or B permits the proposed development.**

11. **When determining 10a) and b) above, Council shall seek the advice of the Ministry of Natural Resources and the relevant conservation authority and, in the case of organic soils, the Ministry of the Environment.**

12. **Where it is not possible to determine immediately whether a lot to be created by plan of subdivision or severance lies in an area affected by organic soils or unstable slopes, Council may require applicants to provide sufficient information to establish whether the policies of this section are met.**

7.2.3 Policies for Noise

The Region is concerned with noise from three sources, aircraft, roads and railways. The object is the same in all cases, to ensure that development does not receive an unacceptable level of noise which may affect the inhabitants (including workers). Aircraft noise and road and rail noise are discussed separately because they are measured and regulated differently.

With regard to aircraft noise, Transport Canada develops Noise Exposure Forecasts for a 5-10 year time horizon and Noise Exposure Projections for longer time horizons based on the frequency of takeoffs and landings of different types of aircraft and on runway alignment.

The Ministry of Municipal Affairs has prepared a land use compatibility table which lists which land uses may be permitted in specified NEF and NEP categories. The policies below provide that the Region will implement this policy with two exceptions.

First, the land use compatibility table prepared by the Ministry of Municipal Affairs permits residential development between NEF/NEP 30 and 35 on condition that the buildings are constructed to meet prescribed acoustic design criteria. However, the Ministry of the Environment would prefer to see no residential development above NEF/NEP 30. As the urban area inside the greenbelt is largely developed, the less restrictive approach will be followed there. However outside the greenbelt there is more opportunity to structure new development around the noise constraints. Therefore outside the greenbelt, residential development will be permitted only below NEF/NEP 30.

Second, the natural topography of a site may provide natural attenuation of ground based aircraft noise. If an applicant submits appropriate information to demonstrate this, Council may approve development on the basis of the attenuated noise levels rather than the NEF or NEP contours.

In summary:

13. **Airport noise zones are designated on Schedule G where Council shall implement the policies of the Ministry of Municipal Affairs, *Land Use Policy Near Airports 1978*, except that residential development shall not be permitted above NEF/NEP 30 unless specifically permitted by other policies of this Plan.**

14. **In deciding whether or not a proposed development is permitted, Council shall**

    a) **have regard to the NEF and NEP maps approved by Transport Canada;**

    b) **seek the advice of Transport Canada and the Ministries of the Environment and of Municipal Affairs;**

    c) **determine that the designation on Schedules A or B permits the proposed development.**

15. **Notwithstanding policy 13, local official plans, plans of subdivision, plans of condominium, and severances which permit residential development between NEF/NEP 30 and NEF/NEP 35 inside the greenbelt may be approved, if the local official plan contains policies to ensure that the acoustic design criteria and other requirements of the *Land Use Policy Near Airports* for residential development within these contours are met.**

16. **Notwithstanding policy 13, local official plans, plans of subdivision, plans of condominium, and severances which permit residential development above NEF/NEP 35 inside the greenbelt may be approved, if it is demonstrated that the site's specific natural topography provides sufficient attenuation of ground based aircraft noise to reduce noise levels to less than NEF/NEP 35. In this regard applicants shall be required to submit a noise study prepared by a qualified professional engineer with experience in acoustical studies. The object of such study will be to demonstrate that the noise actually received from existing and future aircraft operations in the area subject to the development application is less than the limits established by the NEF or NEP noise contour. The requirements of policy 15 shall then apply.**

When dealing with road and rail traffic noise the Ministry of the Environment recommends an Leq (average noise level) of 55dBA or less (7 a.m. to 11.p.m.) and an Leq 50 dBA or less (11 p.m. to 7 a.m.) as an acceptable noise level for outdoor recreation areas of new residential development.

Since noise levels from major roads and railways often exceed this, it is desirable that non-residential uses be directed to areas likely to experience high noise levels.

The Region can apply the noise guidelines for outdoor recreation areas of new residential development when approving plans of subdivision. Conditions of approval can be used to ensure that noise control measures to reduce indoor noise levels are implemented. Conditions can also ensure that prospective purchasers are advised of a possible noise problem.

For development which does not proceed by plans of subdivision, the area municipalities are able to ensure acceptable noise levels. Conditions on multiple unit development are best imposed during site plan approval, which is under the jurisdiction of the area municipalities. Even if plan of condominium applications are submitted for some of these developments, the building(s) are usually already under construction and some of the most effective noise attenuation measures (increased setbacks, relative positioning of garages and living areas, special glazing) can no longer be applied. For this reason the policies on road and rail noise deal exclusively with plans of subdivision.

In summary:

17. **Leq 55dBA or less (7 a.m. to 11 p.m.) and Leq 50 dBA or less (11 p.m. to 7 a.m.) are established as acceptable noise levels for outdoor recreation areas of new residential development.**

18. **Council considers it desirable to direct non-residential uses to areas receiving more than acceptable noise levels.**

19. **Council may approve plans of subdivision for residential development on lands which receive more than the acceptable noise level, but in no case exceed 70 dBA, provided that:**

    a) **a noise impact study is provided and recommended noise control features and acoustic design criteria are secured by way of agreement, and**

    b) **where even after the implementation of noise control features and the application of acoustic design criteria, the acceptable noise level is exceeded, notice to prospective purchasers of a possible noise problem is secured by way of agreement.**

20. **Council shall seek the advice of the Ministry of the Environment in implementing policy 19.**

PART 8: RIVER CORRIDORS[1]

8.0 INTRODUCTION

The Rideau and Ottawa Rivers and the diverse characteristics of topography, land uses, and buildings both along the shorelines and in their general vicinity comprise an inter-relationship of human activity, scenery, history and recreational opportunity that demands these corridors be each treated as comprehensive units in the formulation of planning strategy. They display a variety of views and activities throughout their length which, although not of uniform intensity, is nevertheless sufficiently distinct to set them apart from the rest of the planning area. A voyage down these rivers reveals a passing scene of bays and beaches, cliffs of rock and cliffs of earth, cultivated fields and wild areas, woodland and brush, grass and marsh, islands and bridges, large urbanized areas, recreational developments, clusters of habitation, and isolated buildings. This kaleidoscope, while being the main reason for the charm and attraction of these two rivers, is at the same time part of the source of existing and potential causes for concern. If too many activities of differing characteristics compete for limited space, the result can only be a downgrading of the environment to the detriment of all unless sound measures are taken.

8.1 THE RIVERS AS RESOURCES

The significance of the Rideau and the Ottawa Rivers must be viewed, not just within the context of the planning area and any localized land use needs and conflicts, but also within a broader provincial and national perspective. In this regard both have a historical and recreational importance that must always be considered in the development of planning policy.

The Rideau in the planning area is part of the canal and river system joining Kingston with Ottawa. The canal was built between 1826 and 1832 as an alternative supply route to the St. Lawrence between Montreal and Kingston. No fortifications were ever constructed in the planning area and the only structures of interest directly associated with the canal are the seventeen locks which are at six different locations. There are also numerous buildings of historical interest along the banks. The present significance of the Rideau, in addition to the fact that it provides the natural drainage for much of the planning area, lies in its recreational use. During the summer months it is heavily used for boating both for long distance trips and for local cruising. Between 1948 and 1969 the use of the locks increased an average of 7 percent annually. Associated with boating are such developments as marinas and boat launching areas. In addition to boating, the Rideau also offers opportunities for shore-based recreation and there are public and private camp grounds as well as picnic areas at points on or near the shore. Although not all the shoreline is rated highly for recreation, those other stretches with their marshy or rocky areas add to the scenic variety. From the scenic consideration alone, the Rideau is a valuable asset with ever-changing views being obtainable from the roads that flank it on both sides.

The Ottawa River played an important part in Canada's early history as it was part of the highway of the explorer, missionary and fur trader to the west. No evidence of this period has been left in the planning area but there are several buildings near its shores that recall early nineteenth-century settlement. As for the Rideau, the Ottawa's significance is mainly its recreational suitability both for boating and for shore-based activities. Its scenic variety is not as readily appreciable, as outside the City of Ottawa no roads run along its shoreline with the exception of relatively short stretches of Highway 17.

8.2 RIVER CORRIDORS STUDY

In order to protect and capitalise on the assets of the Ottawa and Rideau River corridors, it is necessary for them to be subject to special policies. In order to develop these policies, a detailed study of the river corridors has been undertaken[2]. This study established four primary objectives for the river corridors as well as two supportive objectives, which are considered as fundamental prerequisites to achieving the other four.

It is recognized that achieving the objectives outlined below will involve different levels of government and different agencies. It is not the intent of this official plan to determine the relative responsibilities between the different agencies in achieving the objectives.

---

1 This Part is the result of a major study and amendment to the official plan. As it was only recently approved, it has not been reconsidered in the official plan review and is included in the draft official plan for completeness. Any changes are confined to housekeeping matters, such as numbering and cross-references. No substantive changes have been made.

2 Regional Municipality of Ottawa-Carleton, *Ottawa and Rideau Rivers and Shores in Ottawa-Carleton, 1978*

Primary Objectives

Recreation

- To recognize a range of suitable recreational opportunities.

Conservation

- To conserve those natural areas that are of significance from a fish, wildlife, botanical or geological standpoint.

Heritage

- To protect, interpret and restore those elements that depict the heritage of the waterways.

Aesthetics

- To maintain and improve the scenic value of the river corridors by conserving elements that form important components of the landscape and by preventing actions that would have a deleterious effect.

Supportive Objectives

Water Conditions

- To ensure that suitable water conditions are attained in order to help achieve the primary objectives.

Control over Development

- To ensure a suitable location, type, density, layout and appearance of new development that is in accord with the primary objectives.

The policies needed to achieve the above objectives cannot all be achieved through the means of an official plan and as such some policies are contained in documents which accompany but which are not part of this Plan.[1]

Because of the above objectives and the significance which Council attaches to the river corridors there is need for special policies to be applied. These policies are different to a certain extent from policies that apply to land outside the river corridors and relate to the following elements:

- land designations
- scenic routes
- site planning
- location of land dedicated for public purposes
- land acquisition.

In order to indicate generally where the river corridor policies apply, a "River Corridor" designation is shown overlaying other designations on Schedules A and B, although as explained below the special policies do not apply in the same manner to all the designations.

8.3 LAND DESIGNATIONS

Having regard for the recreation, conservation, heritage and aesthetic objectives for the river corridors, Council regards it necessary that for some areas in the corridors there be special designations and that in certain others, policies be modified from those that apply to designations outside the river corridors.

8.3.1 General Rural Area (River Corridor)

Within the river corridors, and particularly in the Ottawa River west corridor, are areas of land having no specific recreational, conservation or agricultural potential. Elsewhere in the region, such lands are designated General Rural Area. In General Rural Areas; farming, forestry, open air recreation, limited country lot development, pits and quarries, commercial development and rural industries are permitted under the current provisions of this Plan.

In the river corridors in order to help preserve the natural landscape and visual attractiveness pits, quarries and industrial development are not to be permitted and commercial development shall be of a recreational nature or serve the traveller.

Council therefore:

1. intends that in areas designated General Rural Area (River Corridor) the following may be permitted subject to policies in Sections 8.5 and 8.6;

a) forestry;

---

1 Regional Municipality of Ottawa-Carleton, *Operational Policies - Ottawa and Rideau River Corridors and Land Acquisition and Management - Ottawa and Rideau River Corridors.*

b) farming (including the residential accommodation requirements of the farming activity);

c) uses that will assist in conserving or managing water supplies, fish, wildlife or other natural characteristics or features;

d) open space and open air recreation that makes use of and does not adversely affect the natural environment;

e) tourist developments;

f) commercial uses that are related to recreational activities which may use of the water or which serve the needs of the traveller; and

g) limited non-farm residential development in accordance with provisions for country lot development in General Rural Areas set out in Section 4.2.3.

8.3.2 Agricultural Resource Area (River Corridor)

Outside the river corridors, the designation of land as Agricultural Resource Area is intended to protect lands having a capability for agriculture of class 1, 2 or 3 according to the Ontario Institute of Pedology together with other contiguous land being used for farming. In addition to agriculture; forestry, open air recreation, pits, quarries, commercial and industrial activities directly related to agriculture are permitted as is non-farm residential development where large pockets of poor land exist.

In the river corridors pits and quarries and industrial development should not be permitted. Having regard for the desirability of protecting agricultural land, commercial/recreational development shall be permitted only if such requires water access or a waterfront location (e.g. beach- parks, marinas, waterfront campgrounds). It is considered that these uses are sufficiently important for the achievement of the recreational objective expressed in Section 8.2 that they should be permitted even if this removes agricultural land from production. The amount of such development is expected to be very small.

There are some small parcels of land designated Agricultural Resource (River Corridor) between the river and the adjacent road. Such parcels should be eligible for development in accordance with the policies for General Rural Areas (River Corridor) if evidence is provided by the Ontario Ministry of Agriculture and Food that the parcel is comprised of soils other than class 1, 2 and 3 (Ontario Institute of Pedology) or that the parcel is so small, so dissected by gullies, or so affected by other constraints that the subject land could not provide for sustained agricultural production on a commercial basis, or could not materially contribute to agricultural operations on adjacent land. Under no circumstances however should the development of the parcel reduce the economic viability of a parent farm or adversely affect adjacent farm operations. Nearly all such parcels occur in the Rideau River corridor between the river and Regional Roads 13 and 19.

It should be emphasized that development of these small agricultural parcels should only occur in accordance with the same conditions that apply to development in the General Rural Areas (River Corridor). The policies of this Plan do not permit development in agricultural areas which would not be permitted in General Rural Areas.

Council therefore:

2. intends that in areas designated Agricultural Resource Area (River Corridor) the following be permitted subject to policies in Sections 8.5 and 8.6:

a) forestry;

b) farming (including the residential accommodation requirements of the farming activity as provided in section 5.1.3.2);

c) uses that will assist in conserving or managing water supplies, fish, wildlife, or other natural characteristics or features;

d) open space and open air recreation that requires water access or a waterfront location; and

e) on land which is unsuitable for sustained agricultural production all of those uses permitted in accordance with the policies for General Rural Area (River Corridor), provided such uses will not adversely affect the viability of the parent farm or adversely affect adjacent agricultural operations. It is intended that this special consideration only be given to those small parcels of agricultural land along the Rideau River which lie between the river and Regional Roads 13 and 19. In applying this policy, Council shall seek the advice of the Ontario Ministry of Agriculture and Food when approving or considering local official plans, plans of subdivisions, severances, and zoning by-laws, or amendments to one or more of them.

f) **In addition and notwithstanding any other requirements of this Plan, in the part of the river corridor bounded by Regional Roads 8 and 19, lying within lot 30, Broken Front Concession (R.F.) City of Gloucester, in view of the nature, type and location of this parcel of land, residential development shall be permitted on the basis of net density of one unit per 0.2 hectares.**

8.3.3 Waterfront Open Space

Inside the greenbelt, a large proportion of the riverfront land (approximately 70 percent) is in public ownership and much of this land has been developed to some extent to provide for passive recreational use (e.g. the foot and bicycle paths along the Ottawa River).

All of the river corridor lands which are in public ownership and are either currently developed for recreation, or which should be so developed, are designated Waterfront Open Space.

It is important that waterfront open space lands are maintained for outdoor recreation and are not adversely affected by surrounding uses. However, these areas could be used more intensively providing that, overall, their open and natural state is maintained. With this in mind they could be developed with additional facilities.

Council therefore:

3. **intends that in areas designated Waterfront Open Space:**

   a) **the following uses be permitted:**

      i) **active recreation uses that require water access or a waterfront location such as beaches, boat launching and boat mooring facilities;**

      ii) **passive recreational uses such as walking, hiking, bicycling and cross country skiing.**

   b) **to encourage the appropriate agencies to provide the uses listed in a);**

   c) **the designation is not to determine whether new roads (parkways) will be built. Schedule C of the Regional Plan shows the Region's intent with respect to existing and proposed roads.**

8.3.4 Recreation Area

The report "Land Acquisition and Management - Ottawa and Rideau Rideau River Corridors" indicates the desirability of providing additional water access areas and recommends certain sites for acquisition. However, in order to separate the question of designation from the question of acquisition it is preferable that acquisition areas not be specifically delimited in the official plan. Policies are however needed to ensure that such areas are protected prior to acquisition.

Having regard to water access opportunities outside the greenbelt it is important that areas used now for recreation and access should not be lost to other uses even though they do not necessarily possess the most suitable of physical conditions. However, in selecting new areas, the physical suitability of a location is the most important consideration.

The land acquisition report describes the procedures to be followed concerning the public acquisition or private recreational development of the future recreation areas; and for the existing recreation areas no acquisition is required providing they remain in recreation use. The areas are designated with a symbol on Schedules A and B and the policies are described below. In interpreting the extent of land to which the symbol refers reference should be made to the maps in Appendix 1 of the land acquisition report[1].

Council therefore:

4. **Intends that in areas designated Recreation Area:**

   a) **present uses be permitted to continue and where there are existing recreational uses these may expand;**

   b) **areas proposed for future recreational use be subject to the acquisition policies contained separately[1] which also make provision for privately sponsored recreational developments;**

   c) **the extent of the area subject to the designation be interpreted by reference to maps as part of the acquisition policies contained separately[1]**

---

1 Regional Municipality of Ottawa-Carleton, *Land Acquisition and Management—Ottawa and Rideau River Corridors, 1978*

8.4 SCENIC ROUTES

For the most part, the Ottawa and Rideau Rivers are flanked by major roads which follow the rivers close to their shores. These roads are an integral part of the river corridors since they give access to the various recreational facilities along the rivers. These roads can also operate as tourist routes for people visiting the National Capital and, on a more local scale, they provide scenic viewing opportunities for recreational drivers. These roads are, therefore, an important resource and deserve special consideration in the context of the river corridors. They relate in particular to the recreation and aesthetic objectives for the river corridors and as such warrant special recognition.

In identifying the most suitable scenic routes, consideration was given to three aspects:

- *the relative directness of the route* - i.e. to provide routes to the capital which can easily be followed by visitors to the region;
- *the proximity of the routes to the rivers* - i.e. to provide convenient access to the rivers and their associated recreational features; and
- *the scenic qualities of the routes* - i.e. to provide pleasant views of the water and attractive landscape features.

Council therefore:

5. **designates as Scenic Routes the roads identified on Schedule F and supplementary to this official plan will adopt policies concerning their promotion.**

8.5 SITE PLANNING

Site planning administration rests with the area municipalities who will have regard for the aesthetic qualities and scenic values of the river corridors and scenic routes. Council will have similar regard when approving plans of subdivision.

8.6 LOCATION OF LANDS DEDICATED FOR PUBLIC PURPOSES

With respect to providing access to the water, an opportunity exists through the design of subdivisions to provide public lands at the shoreline. The dedication of such land at the time of subdivision can provide small areas of open space, though not enough to accommodate widespread public use. Nevertheless, this is a means by which all residents of a subdivision - where only some lots have shoreline frontage - can be provided with access to the water, and because of this, the dedicated land should be located at the water's edge with access from a public road, unless there are compelling reasons otherwise. This approach should apply to all land designations where a proposed subdivision abuts the rivers' shorelines.

Council therefore:

6. **When approving plans of subdivision applications for land abutting the shoreline in the river corridors will require the lands dedicated for public purposes be located at the shoreline and be accessible from a public road unless there are compelling reasons to the contrary.**

8.7 LAND ACQUISITION

Council recognizes that in order to fully achieve the objectives for the river corridors selective land acquisition will be required. Council also recognizes that besides itself other agencies have authority in this field and should be encouraged to become involved in acquisition, development or maintenance of new areas and/or facilities.

Through the policy for "Recreation Area" in Section 8.3.4, a designation is established whereby areas suitable for acquisition can be protected from being developed but Council recognizes that additional policies outside the sphere of an official plan are also required and such should be the subject of a separate policy document.

Council therefore:

7. **Will adopt policies, as may be amended from time to time, pertinent to the acquisition and management of river corridor lands with such policies to be read in conjunction with but not to form part of this official plan.**
8. **In addition to areas designated "Recreation Area" be prepared to consider acquisition of other areas in the river corridors as may be suggested from time to time having regard to the nature and location of the property, the uses to which it could be put, the funds available and establishing responsibilities for its development and maintenance.**

PART 9: THE VISUAL ENVIRONMENT AND HERITAGE RESOURCES

9.0 INTRODUCTION

The arrangement of buildings and land uses, the quality of design in everything from buildings and structures to street furniture, and the degree to which reminders of our heritage are preserved, are all important factors which influence how positively an area is perceived by both residents and visitors.

One of the goals upon which this Plan is based is to "enhance the aesthetic quality of the built and natural environment." Another is to "protect important recreational, environmental and heritage resources." They are fundamental to achieving an attractive environment. In this context the environment means both the natural and the built environment.

An interest in an attractive environment is certainly not exclusive to the Region. In fact, opportunities at the government level to influence the visual environment and protect heritage resources rest primarily with the area municipalities and the National Capital Commission.

The regional interest is in:

1. **The maintenance and improvement of the visual quality of the built and natural environment.**
2. **The protection of heritage features.**

9.1 OBJECTIVES FOR THE VISUAL ENVIRONMENT AND HERITAGE RESOURCES

There are two aspects to the maintenance and improvement of the visual environment and the protection of heritage resources. First, there is the question of maintaining whatever is visually attractive or historically valuable, so that it is not destroyed or adversely affected by changes to its surroundings. This might apply to attractive buildings, groups of heritage buildings, streetscapes or attractive views. Second, there is the question of improving the appearance of the built or natural environment. This could include the design of new buildings and structures and how they relate to existing development, and the restoration of heritage structures. In the case of the natural environment, it might include improving the landscape by finding a use for abandoned gravel pits or planting trees along specified entry routes.

In summary Council's objectives are:

1. **To ensure that visually attractive attributes of the built or natural environment are not lost.**
2. **To improve the appearance of the built and natural environment.**
3. **To assist in protecting heritage features in Ottawa-Carleton.**

9.2 POLICIES FOR THE VISUAL ENVIRONMENT

At the outset it is recognized that opportunities for the Region to improve the visual environment and protect heritage resources are limited. Among government agencies the area municipalities and the National Capital Commission have a more important role to play.

Area municipalities through zoning by-laws can, among other things, regulate the height, bulk, setbacks and spacing of buildings. Through site plan control they can require landscaping and screening and regulate the contouring of a site.

The City of Ottawa, through private legislation, has established a Design Committee which reviews development proposed along major roads or adjacent to land owned by the City, the Region, the provincial government, the federal government, or a foreign government.

The National Capital Commission also has a Design Committee which reviews all proposed federal buildings and other buildings on federal land.

Nevertheless, the Region may assist or complement the policies of other agencies. In addition, the Region does have specific responsibilities in this area. For example, the Region constructs public works including bridges, buildings, transitways, and widened or new arterial roads.

In addition, Schedule F of this Plan designates the roads along the Ottawa and Rideau Rivers as Scenic Routes. For the most part these are regional roads which cut across several area municipalities. This Plan provides that the Region will investigate jointly with area municipalities and the National Capital Commission how to improve these scenic routes. If such an investigation results in an agreed approach, it might be possible to apply the approach to other locations. An investigation of policies for the scenic routes would include consideration of their partial function as tourist routes and a consistent way of identifying tourist facilities along the routes.

The *Environmental Assessment Act* defines environment in broad terms. However, it does not specify that the appearance of an undertaking be considered. Through the policy below the Region will do this when preparing an environmental assessment under the Act.

In summary:

1. **Council recognizes the need for high quality exterior design and landscaping for buildings and other structures it proposes to erect, having regard to the location and purpose of the buildings or structures.**
2. **Council shall protect where feasible attractive man-made or natural features or views when undertaking public works.**
3. **Council shall consider how the visual environment may be enhanced, when undertaking an environmental assessment under the *Environmental Assessment Act*, for regional roads and transitways, and other public works.**
4. **Council shall investigate, jointly with area municipalities and the National Capital Commission, the preparation of proposals for the scenic routes designated on Schedule F relating to:**
   a) **the siting and appearance of new development,**
   b) **the protection of attractive views and features,**
   c) **upgrading the appearance of a location if desirable,**
   d) **the need for signs to identify tourist facilities and attractions in proximity to the routes.**
5. **Council may assist interested agencies such as area municipalities and the National Capital Commission to implement the proposals which result from policy 4 above.**

9.3 POLICIES FOR HERITAGE RESOURCES

The many heritage buildings in Ottawa-Carleton contribute to the attractiveness of the existing built environment.

The responsibility for designating buildings under the *Ontario Heritage Act* rests with area municipalities. In addition both the federal and provincial governments have programs for erecting plaques on buildings or sites which either are of heritage significance in their own right, or which are the location of an historic event.

Several area municipalities have established local architectural conservation advisory committees (LACACs) whose function is to advise their local council on buildings and heritage conservation districts for designation under the *Ontario Heritage Act*.

Some of the most well-known heritage buildings or structures in Ottawa-Carleton (e.g. the Parliament Buildings, Rideau Hall, the Rideau Canal structures) are in public ownership.

As described above, many powers and actions relating to heritage rest with levels of government other than the Region. The Region does not intend to become a lead agency in this area or to duplicate work done by others. The policies below commit the Region to a supportive role.

The Region proposes to work with other agencies to identify heritage themes for Ottawa-Carleton, such as the building of the Rideau Canal and the ensuing settlement or the timber trade. Once the themes have been identified, efforts aimed at protection, restoration, and interpretation could be concentrated on the structures and sites which relate to these themes. Regional involvement in identifying themes is useful since the themes may cut across area municipal boundaries and the resulting heritage promotion would be an element of tourism promotion, which the Region is involved in through Canada's Capital Visitors and Convention Bureau.

In summary:

6. **Council shall preserve, wherever feasible, heritage buildings and structures that are in its ownership.**
7. **Council shall protect, wherever feasible, archaeological sites and heritage buildings, structures, sites or districts when undertaking public works.**
8. **Council shall consider opportunities to acquire and renovate heritage buildings when reviewing the building needs of the Corporation.**
9. **Council may assist in the protection of archaeological sites and heritage buildings, structures, sites or districts.**
10. **Council shall identify, jointly with agencies such as the Ministry of Tourism and Recreation, the National Capital Commission, Canada's Capital Visitors and Convention Bureau, Parks Canada and area municipalities, heritage themes for Ottawa-Carleton.**
11. **Having identified heritage themes, Council may assist interested agencies to:**

a) identify structures and sites that relate to the heritage themes,
b) identify locations suited for heritage interpretation,
c) establish needs for acquisition and restoration,
d) publicize and promote heritage themes.

PART 10: ENVIRONMENTAL PROTECTION

10.0 INTRODUCTION

This Part sets out the Region's role in environmental protection with respect to the collection and treatment of sewage, the disposal of wastes, and the management of storm water. This Part also establishes the Region's role with respect to the provision of piped water.

The Region is directly responsible for the treatment and distribution of water and the collection and treatment of sanitary waste. It is also responsible for the disposal of (solid) waste and is therefore required to have suitable sites and technologies for solid waste disposal (both municipal and industrial), and to operate disposal facilities once established. In the area of storm water management, the Region's role is in establishing a uniform regulatory process for the approval of development and in monitoring water quality. As drainage areas often cross area municipal boundaries, consistent regional policy is useful.

The protection of surface and ground water resources lies at the root of the Region's involvement in sewage treatment and solid waste disposal. The surface waters in Ottawa-Carleton, most notably the Ottawa and Rideau Rivers, are put to many uses, including domestic and industrial consumption, recreation, and habitat for fish and wildlife. It is of prime importance that water courses in Ottawa-Carleton are of a quality which sustains these uses. Similarly, ground water is a significant resource, both in terms of a supply for thousands of wells throughout the rural area and as an important source for the region's rivers and smaller streams. Without adequate methods for handling wastes, the quality of surface and ground waters would be put in jeopardy. This concern is reflected in the goal to "respect the capacity of the natural environment to assimilate the effect of human activities."

In summary, the regional interests are in:

1. **The protection of surface and ground water.**
2. **The collection and treatment of sewage.**
3. **The treatment and distribution of water.**
4. **The co-ordination of storm water drainage.**
5. **The disposal of solid waste.**

10.1 WATER SUPPLY AND SEWAGE TREATMENT

10.1.1 Objectives for Water Supply and Sewage Treatment

Because sewer and water services represent a substantial investment of public money and because the extension of such infrastructure is instrumental in shaping the pattern of future development, Council's objectives and policies for infrastructure have been developed to support the development pattern enunciated in Part 2 of this Plan. All municipal water and sewer works, including those which are the responsibility of area municipal councils, will be provided in conformity with this Plan.

Ideally, there should be sufficient lands, region-wide, with trunk services in place to support a ten year building program for residential units. This is judged to be a sufficient land supply to ensure an orderly and efficient market. Similarly, it is important that there be ample serviced sites to support the employment objectives of this Plan, including serviced sites in the urban centres, at designated employment centres along the transitways, and at other designated sites with good transit access. To achieve these objectives it will be necessary to extend the systems of regional trunk sewers and water mains and upgrade the central treatment facilities.

With respect to sewage, the Region is responsible for both the treatment of sewage and the system of major trunk collector sewers. The area municipalities are responsible for local sewers which are tributary to the regional trunks. In many instances, these local sewers are installed by developers as a condition of development.

In 1987 two sewage treatment facilities discharged treated effluent to the Ottawa River. The largest is the Green Creek Pollution Control Centre located in Gloucester. A smaller facility, the Watts Creek Sewage Treatment Plant which is located in Nepean, receives sewage flows from the western portion of the urban area, and also from the villages of Stittsville and Richmond. The Watts Creek plant will be phased out through the progressive extension of a large diameter sewer which will then divert western sewage flows to the Green Creek Pollution Control Centre through the Lynwood and South Ottawa collector sewers. This diversion cannot be completed until the Green Creek facility is expanded to accept the additional flow.

Council also is responsible for a sewage lagoon system in the village of Munster. Apart from this small system, and the connection of the villages of Richmond and Stittsville to the central system, development in the rural area is supported by private individual sewage disposal systems.

With regard to potable water, the Region's jurisdiction includes all water works in Ottawa-Carleton. The source of water for a very large majority of residents is the Ottawa River. Water is purified at two large plants, one at Britannia and one at Lemieux Island, and then through a system of mains, reservoirs, pumping stations and elevated tanks is supplied throughout the urban area. Although this central water system has been extended beyond the urban area in a few locations (e.g. Stittsville, Notre-Dame-Des Champs, Leitrim, Cedarhill Estates) and there are a few communal well systems such as in Hillside Gardens in Manotick, most development in the rural area is supported by water drawn from private individual wells.

Development in the rural area will be on the basis of private individual water and sewage systems except where the central system has already been extended or communal systems have been established. From time to time, new municipal water or sewer systems may be required in the rural area to overcome public health problems.

In summary, Council's objectives are:

1. **To upgrade the central sewage and water treatment facilities, and progressively extend trunk services to all land designated Urban Area on Schedule A, taking best advantage of available capacity throughout the existing system.**
2. **To provide water and sewer services to urban areas which support and meet the needs of the desired development pattern.**
3. **To extend regional water mains and trunk sewers to the urban area, so that a minimum of 10 years supply of residential land, calculated on a region-wide basis, has trunk services.**
4. **To provide for rural development on private individual services and to ensure that such development does not threaten the quality or quantity of ground and surface water.**

10.1.2 Policies for Water Supply and Sewage Treatment

To provide for a growing population serviced by the central sewer and water systems, the capacity of both water filtration plants and the Green Creek Pollution Control Centre will be expanded. The works underway at the time of the adoption of this Plan will provide capacity nearly sufficient for 725,000 persons.

In accordance with the development pattern presented in Part 2 of this Plan, water mains and trunk sewers should be provided to sufficient lands in designated urban areas so as to support an orderly and competitive land market. This will be most effectively achieved if trunk services are concurrently extended to Stage 1 lands in all three urban centres and the remaining vacant lands inside the greenbelt. However, sufficient funds will not likely be available to complete all the necessary work until the mid 1990s. Therefore, water and sewer services will be extended to take best advantage of surplus capacities throughout the systems of regional trunk sewers and water mains, concentrating on those works required to complete the servicing of lands inside the greenbelt and to support development in the Kanata and Orleans urban centres to a minimum population of 75,000 persons each. The extension of trunk sewer and water service to the south urban centre is a second priority.

1. **Subject to financial limits, Council shall extend the system of regional water mains and trunk sewer services to Stage 1 Urban Areas identified in Policy 2 of Section 2.2, with the completion of regional services to provide for minimum populations of 75,000 in each of the Kanata and Orleans urban centres having first priority. Although nothing shall prevent the oversizing of regional services to provide for development beyond the horizon of this Plan, such oversizing shall not imply a commitment to future development on lands not designated for urban development in this Plan.**
2. **All new development within Urban Areas designated on Schedule A shall be serviced entirely by the central systems for water supply and sewage treatment.**
3. **Notwithstanding policy 2 above, single detached residential development on private individual services may be permitted within designated Urban Areas on Schedule A on lots in plans registered prior to 9 October,1974, if piped services are not available.**

There are a few instances where communal systems may be permitted in the rural area (e.g. mobile home parks or homes for the aged). Any water or sewage system serving six or more dwelling units requires the approval of the Ministry of the Environment. This approval power has been delegated to the Region. The policies below provide for the developer or owner of such systems to enter into agreements which provide for operation and maintenance and allocate responsibilities in the case of failure of the systems. Since communal water systems are a Regional responsibility, the agreement must be with the Region. In the case of sewage treatment, the *Regional Municipality of Ottawa-Carleton Act* provides that area municipalities may establish, maintain or operate treatment works with the approval of Regional Council. The policy below requires developers to enter into agreements with area municipalities to ensure the continued operation of communal sewage treatment systems. In this way the Region is protected from incurring high maintenance and operating costs.

Municipal water and sewer services may be required in parts of the rural area which develop problems with respect to securing safe drinking water. In such instances, the seriousness of the problem and alternative methods available to remedy the situation will be investigated.

Because the provision of water and sewer services to the rural area, either as extensions from the central system or through communal facilities, can provide the potential and impetus for significant development, Council will determine appropriate development limits for each serviced area through specific amendment to this Plan, coincident with the decision to permit the provision of services. If only one central service is provided or if a communal service or services are provided, the Region will establish the capacity of such services in policy 5 of this section. Development may be approved to the capacity established. If both water and sewer services are extended from the central system, the boundaries of the area to be serviced and developed will be established by designation on Schedule A of this Plan. An example of this are the boundaries which Council has established for Stittsville.

With the exceptions noted above, development in the rural area will be on the basis of private individual services. Policies are intended to prevent public health problems, as far as can be foreseen, and avoid the necessity to extend central services or construct communal services for development in the rural area.

Development is therefore permitted only in locations and under conditions where the long term, safe operation of private individual services appears certain.

Problems relating to the functioning of private individual systems may not emerge for some time. In order to permit the detection of an unanticipated problem, approvals for individual subdivisions or phases of subdivisions are limited to 35 lots.

In summary:

4. **New rural development shall be on the basis of private individual services unless communal or central services are permitted by other policies of this Plan.**

5. **Regional water and sewer services to the rural area are designated on Schedule H. Local official plans may permit development in the Serviced Villages up to the capacities shown in the table below.**

Serviced Village	Capacity (in dwelling units)
Munster	480
Richmond	(under study)
Leitrim	50
South Gloucester	160
Notre Dame-des-Champs	160

6. **An amendment to Schedule H may be made where a public health problem exists and Council determines that the installation of regional water and/or sewer services (rather than any private services correction programs available through the provincial government) is the best solution. When amending Schedule H, Council shall determine the capacity required for existing development and how much capacity, if any, will be provided for additional development; and**

   a) **if both central water and sewer services are to be provided, establish the boundary of the area to be serviced by amendment to Schedule A of this Plan; or**

   b) **if only one central service or a communal service or services are to be provided resulting in a Serviced Village, establish the capacity of such services in policy 5 above.**

7. **Further to policy 6, Council may amend Schedule H to permit multiple unit development on the basis of communal water and/or communal sewage systems, provided that:**

   a) **where the development is proposed to be serviced by a private communal water system the developer or owner of the water system has entered into an agreement with the Region regarding the operation and maintenance of the system, prior to the approval of the zoning by-law;**

   b) **where the development is intended to be serviced by a private communal sewage system, the developer or owner of the system entered into an agreement with the area municipality to provide for the operation and maintenance of the system and the takeover and cost recovery in case of failure of the sewage treatment facility, prior to the approval of the zoning by-law;**

   c) **the design and construction of all communal systems shall be satisfactory to the Regional Works Commissioner;**

d) **the capacity of the communal systems shall be sufficient for the size and density of development; and**

e) **the development is permitted by the policies of section 4.2.5.**

8. **Prior to the registration of plans of subdivision on private individual services, sufficient evidence shall be provided to demonstrate that:**

   a) **the site can provide a natural supply of water of sufficient quality and quantity to support the proposed development, without adversely affecting the quality or quantity of water in other wells operating in the general area; and**

   b) **the site can support the continued and safe operation of private sewage disposal systems. Where proposed plans of subdivision are located in villages, reference shall be made to the hydrogeology study identified in policy 10 of Section 4.2.2 to determine if there are any specific requirements which must be addressed.**

9. **Prior to issuance of the Certificate of Consent for severances on private individual services, sufficient evidence shall be provided to demonstrate that:**

   a) **the site can provide a natural supply of water of sufficient quality and quantity to support the proposed development; and**

   b) **the site can support the continued and safe operation of private sewage disposal systems. In villages reference shall be made to the hydrogeology study identified in policy 10 of Section 4.2.2, to determine if there are any specific requirements which must be addressed.**

10. **Council shall not approve a plan of subdivision or phase of a plan of subdivision exceeding 35 lots. Prior to the approval of each plan of subdivision or phase of a plan of subdivision, the operation of existing wells and private sewage disposal systems in the first phase of development shall be reviewed and shall be proven satisfactory. To assess this, Council shall seek the advice of the Ministry of the Environment.**

10.2 STORM WATER MANAGEMENT[1]

10.2.1 Objectives for Storm Water Management

Responsibilities for various aspects of storm water management are shared between several agencies, including the Region, the area municipalities, the conservation authorities and the provincial government. A co-ordinating mechanism is required to ensure that development is planned and approved in accordance with sound storm water management principles.

In summary, Council's objective is:

1. **To ensure that a co-ordinated approach is adopted for the planning and approval of development in accordance with sound storm water management principles.**

10.2.2 Policies for Storm Water Management

The Region's responsibilities for stormwater management i.e in the areas of co-ordination, monitoring of water quality and enforcement. To assist in implementing its responsibilities, the Region will establish conditions under which master drainage plans, to be prepared by area municipalities, will be required. A master drainage plan is a comprehensive plan for a watershed which addresses how storm water runoff, which will result from proposed development, is to be handled. More specifically, it considers what measures may be needed to prevent: flooding, erosion, sedimentation, deterioration in the existing water quality in the receiving watercourse and adverse impacts on fish and wildlife. It should also consider the opportunities to create public open space as part of the design of a storm water control system. The terms of reference for each master drainage plan will vary depending on the particulars of the situation.

Once a master drainage plan is approved by the Region, plans of subdivision and condominiums may be approved in accordance with the master drainage plan. The Region will monitor water quality, the operation of storm water management facilities and the effect of development on the watercourses. Area municipalities, in addition to preparing the master drainage plans, will be responsible for approv-

---

1 This section is proceeding by separate amendment, a draft of which was circulated to agencies in February, 1987. The version included here is the most current available at the time of printing and does not reflect agency comments. It is expected that the amendment will be adopted before the public meeting(s) on the draft official plan. Agencies, groups, and individuals specifically interested in storm water management policies should contact the Planning Department for information on Amendment 45.

ing site plans in accordance with master drainage plans and ensuring that appropriate storm water management facilities are constructed and satisfactorily maintained.

In summary:

1. **Council shall require area municipalities to prepare master drainage plans in conjunction with conservation authorities and other appropriate agencies for all watersheds within the Urban Areas designated on Schedule A unless, in Council's opinion, such a plan is not necessary.**
2. **In addition to policy 1, Council shall consider the need for area municipalities to prepare master drainage plans for other watersheds in conjunction with conservation authorities and other appropriate agencies having regard to the advice received from the appropriate agencies at the time that an official plan, zoning by-law, subdivision, or development proposal is being considered.**
3. **In fulfilling policies 1 and 2 specific terms of reference for each proposed master drainage plan shall be determined by area municipalities in conjunction with conservation authorities, the Region and other appropriate agencies. The master drainage plan shall contain recommendations on implementation.**
4. **Once a master drainage plan has been prepared, it shall be submitted to the Region who will review and may amend it in conjunction with the conservation authorities and other appropriate agencies before approving it.**
5. **Once a master drainage plan has been approved, Council may impose conditions of approval on draft plans of subdivision and condominium, pass by-laws or take other actions as may be determined by the master drainage plan.**
6. **If a master drainage plan has not yet been prepared or is determined not to be required in accordance with policy 2, proposed development shall be in accordance with sound principles of storm water management. For these purposes, applicants may be required to submit any or all of the following information:**
   a) **a plan for the control of erosion and sedimentation on any construction sites as they affect any watercourse or existing storm water management facility within the boundaries of the proposed development or downstream from the boundaries;**
   b) **proposals for the provision of storm water drainage facilities;**
   c) **an assessment of the impact on the receiving watercourse(s) or existing storm water management facility in respect of flooding, pollution, erosion and sedimentation;**
   d) **proposals for mitigating any adverse impacts, if such are likely to result from the development proposed.**
7. **Area municipalities are requested to evaluate all site plans, submitted under Section 40 of the *Planning Act, 1983*, according to an approved master drainage plan or, where no such plan exists, on the same basis as that required by policy 6 above.**
8. **Area municipalities shall adopt policies in local official plans relative to the preparation of master drainage plans and policies for other storm water management matters in conformity with policies of this Plan.**

10.3 WASTE MANAGEMENT

The Region is responsible for the provision of facilities for the disposal of municipal solid waste. The collection and transportation of these wastes is a responsibility of the area municipalities and is carried out by municipal staff or contracted to private haulers.

Disposal within Ottawa-Carleton is primarily by landfill. The largest landfill site is the Trail Road landfill, located in the City of Nepean and owned and operated by the Region. In 1987 there were seven other privately or municipally owned and operated landfill sites in Ottawa-Carleton. All such waste disposal facilities require the consent of Council.

Volume reduction of solid waste by incineration is practiced to a limited extent in Ottawa-Carleton in small facilities owned and operated by hospitals and the federal government.

10.3.1 Objectives for Waste Management

The choice of waste disposal methods requires a careful balancing of environmental, social, economic and energy considerations. Recycling of waste may contribute to energy efficiency because it often requires less energy to produce a product with recycled materials than with raw materials. Incineration of wastes may produce useful energy. If wastes are disposed of by landfill, the sites and operating methods must be carefully selected to ensure that leachate from the landfill does not pollute ground water.

In summary, Council's objective is:

1. **To provide for the safe and efficient disposal of wastes.**

10.3.2 Policies for Waste Management

In December, 1984, a regional waste management master plan process called WastePlan was initiated. This study is designed to produce a 25-year waste management master plan for Ottawa-Carleton. The study will examine all options for the handling and disposal of wastes, as well as reduction, reuse, recycling, recovery and energy from waste. The primary objective is to develop a long-range master plan for the management of primarily domestic and commercial solid wastes that is the best option from economic, financial, social, cultural, technical, land use planning and natural environmental perspectives. The generation of industrial and other wastes and their effect on the system will also be reviewed in this study.

The final master plan is expected in 1988 and the results of this may lead to the inclusion of more extensive waste management policies in this Plan. In particular, sites for potential new waste management facilities may be designated.

Until that time:

1. **Council shall make adequate provision for the disposal of solid waste.**
2. **Council shall promote recycling as a way to reduce municipal costs, minimize environmental degradation, and conserve energy.**
3. **Council shall investigate and, if feasible, co-operate in the construction of a solid waste fired energy recovery facility.**

PART 11: TRANSPORTATION

11.0 INTRODUCTION

The transportation system serving regional travel consists of a network of facilities which are the responsibility of several government jurisdictions, including the federal government, the provincial government, the Region and the area municipalities. Each jurisdiction has particular interests in the planning, construction and operation of its own system. In addition, the Region has an interest and responsibility to ensure integration of the individual transportation elements into an overall transportation system.

Also, the regional interest is to make sure that those aspects of the transportation system for which it is responsible support and encourage the desired development pattern by providing efficient, safe and convenient links for the movement of persons and goods between various land use activity locations. While transportation facilities are not an end to themselves, their role in providing accessibility to all parts of Ottawa-Carleton is one that is critical to satisfying a number of basic, everyday needs of the citizens and contributing to economic well-being.

Council has had a long standing commitment to public transit. This commitment is being maintained because the transit system has proved capable of providing a high level of service to many residents and it has deferred the need for some major new road construction. In Ottawa-Carleton, rapid transit is being developed as a system of transitways, which are facilities for the exclusive use of public transit vehicles. The sections of transitway built, committed for construction and their planned extensions demonstrate Council's continuing interest in providing these facilities as a service to Ottawa-Carleton residents in general, and as a means of promoting sound urban development patterns both within and outside the greenbelt.

Emphasis on mobility and accessibility must, of necessity, also take into account the need for development of a comprehensive regional road system. Private and commercial vehicles perform transportation functions which support the economic and social vitality of the regional community. In the future, public transit will not continue to increase its penetration of the travel market at the same rate as it has in the past. Transportation programs will need to reflect a greater emphasis on road investment without, however, reversing the overall preference given to public transit improvements.

In summary, the regional interests are in:

1. **The integration of the transportation facilities provided by all levels of government.**
2. **Providing a regional transportation system that supports the desired development pattern.**

11.1 TRANSPORTATION SYSTEM OBJECTIVES

Section 2.1.7 discusses the transportation system in the context of the regional development strategy. Elsewhere in this Plan policies provide for achieving major concentrations of employment at various locations throughout the urban area, principally along the transitway system, and employment targets are established for the urban centres lying beyond the greenbelt. The transportation system detailed in this Plan is predicated on the achievement of this desired distribution of employment. In this regard, the existing and proposed road facilities of this Plan will provide sufficient capacity for the projected levels of travel only to the extent that these employment objectives are achieved.

Specific objectives for road and public transit systems are helpful in evaluating the effectiveness of the Region's transportation system. These objectives act both as guidelines in the design of the facilities individually and collectively, and as yardsticks against which performance can be measured.

An overall objective is that the transportation system provide a high degree of accessibility to centres of activity located throughout Ottawa-Carleton. This system should be developed in a manner which emphasizes safety and convenience.

A basic objective is that public transit attract a share of travel in each major corridor such that all remaining travel can be accommodated on the existing roads and planned improvements indicated in this Plan, at a reasonable level of service.

A further objective is energy conservation. There are opportunities to control the growth in fuel consumption through encouraging public transit use and implementing proven measures to change the nature of travel demand, particularly in the periods of peak travel.

Finally, it is desirable to emphasize improvements to the transportation system which afford maximum protection to the environment overall, while giving due regard to the minimization of local environmental disruption produced through changes in operating conditions or the construction of specific facilities.

Council's objectives are:

1. **To provide an integrated transportation system, made up of complementary public transit and road systems, which supports and meets the needs of the desired development pattern.**
2. **To provide a safe, convenient and efficient transportation system which provides a high level of road and public transit accessibility to major centres of activity throughout Ottawa-Carleton.**
3. **To achieve a level of transit share of travel in each major corridor such that all residual travel can be accommodated on the road facilities provided for in this Plan.**
4. **To adopt a level of service standard for the road system during weekday peak periods of travel which will result in a high level of utilization of the road system capacity, but will not involve substantial delays and low travel speed. This condition generally describes an operating level of service "D" as defined by transportation engineers.**
5. **To consider areas of environmental sensitivity in the development and operation of the transportation system.**
6. **To contribute to energy conservation by operating a transportation system which is energy efficient.**

11.2 ROAD POLICIES

11.2.1 The Road Schedules

Regional roads are facilities whose prime function is to carry traffic, of all types, safely and efficiently. Regardless of the name given to them, regional roads are for use by private vehicles, commercial traffic, and public transit services.

The future regional road system is shown on Schedules C.1 and D.1 and is a combination of existing and proposed routes. Most regional roads eventually will be constructed or reconstructed to four or six lanes.

Appropriate rights-of-way for existing regional roads have been designated on Schedules C.2 and D.2 and are classified into seven width classes which indicate the extent of the required public right-of-way. In certain instances, additional land will be required to achieve the rights-of-way indicated in this Plan.

Some of the proposed regional roads are roads which are currently under the jurisdiction of area municipalities as local roads and which will be assumed under Regional jurisdiction at a later date. Most of the proposed regional roads indicated by this Plan are routes for new construction whose location, right-of-way and other characteristics require further study.

By by-law, Council establishes its "Regional Road Right-of-Way Requirements Policy". This is the authority under which Council acquires appropriate rights-of-way for existing and proposed regional roads for everything except site plan approval. These rights-of-ways are minimum requirements, based on projections of future traffic flows, and do not usually provide sufficient space to accommodate bicycle paths or noise abatement features. Where such features become a requirement to be met on public lands, it may be necessary to increase the width of the right-of-way.

The rights-of-way are protected, whenever possible, by acquiring or reserving the necessary lands at the time of development or redevelopment of adjacent lands through conditions on approvals for subdivisions, re-zonings, and site plans. In other instances, lands are acquired as a result of the need to upgrade an existing road to an improved standard. The by-law will be updated from time to time as changes in land use and right-of-way requirements are identified through further studies. Detailed road widenings policies for existing regional roads are found in Section 11.2.4.

Schedule C.1 indicates the system of existing and proposed regional roads which principally serves the urban areas of Ottawa-Carleton. The total network of road facilities shown on Schedule C.1 is judged sufficient to provide for an urban population of approximately 675,000 on Stage 1 lands. Schedule D.1 indicates the system of existing and proposed regional roads which principally serves the rural area. Because the provincial highways and the federal parkways are not under Council's jurisdiction, they are not included in the regional road system on Schedules C.1 and D.1. However, these roads are indicated on the base map to each schedule for information purposes.

In summary:

1. **Existing and proposed regional roads to serve the urban area are designated on Schedule C.1.**
2. **Existing and proposed regional roads to serve the rural area are designated on Schedule D.1.**
3. **Regional roads designated on Schedules C.1 and D.1 shall be designed, built and operated to carry traffic of all types.**

4. **Council shall pass a by-law to specify the right-of-way for each regional road, such by-law being subject to amendment from time to time.**

11.2.2 Road Priorities

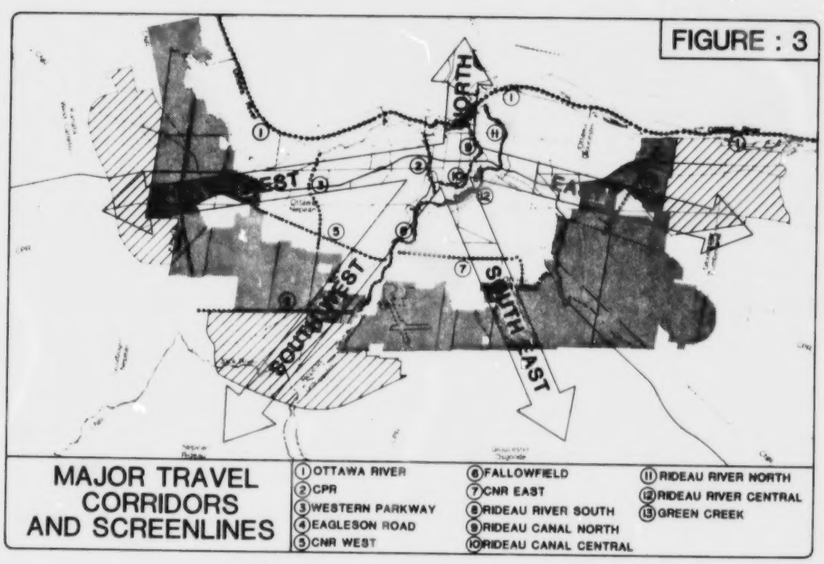
Improvements to the regional road system can be divided into two groups. The first group, called Tier 1, consists of road widenings, road extensions and new roads required to correct capacity deficiencies as observed in 1987 and to provide for the minimum projected growth in travel after accounting for the share of travel taken by public transit in each major travel corridor. Since Tier 1 roads are required for the lowest projection of travel in each corridor, the need for them within the planning period is most certain.

Provincial highways play a very significant role in moving regional traffic. Certain improvements which were under way, planned or proposed by the provincial government at the time of adoption of this Plan were assumed to be in place in determining Tier 1 requirements. These provincial highway improvements are:

- completion of the widening of the Queensway by one lane in each direction between Acres Road and St. Laurent Blvd.,
- extension of Highway 17 as a four lane freeway to Regional Road 57 (Navan Road) including interchanges at Regional Road 39 (Champlain Street) and Regional Road 47 (Tenth Line Road),
- construction of proposed Highway 416 in the Cedarview corridor south from the Queensway at Acres Road through the southern limit of Ottawa-Carleton to Highway 401.

Also included in Tier 1 but not noted below are minor improvements to the regional road system needed to satisfy localized traffic deficiencies. Some of these needs were identified in the Region's 1987-1991 five year capital works program and others will be identified in future years as the five year program is updated.

Within any major corridor, Tier 1 facilities will be built before any other major facility in the same corridor. The major regional road improvements in Tier 1, by major travel corridor as shown on Figure 3, are as follows:



TIER 1

Eastern Corridor

- Widen St. Joseph Blvd. from Highway 17 to Regional Road 57.
- Construct Blackburn Hamlet by-pass
- Widen Innes Road from Blair Road to the Blackburn Hamlet by-pass and from the by-pass to Regional Road 57.
- Complete the Vanier Parkway from Beechwood Avenue to the MacDonald Cartier Bridge.
- Widen Heron Road from Alta Vista Drive to Walkley Road.

- Widen Walkley Road from Heron Road to Russell Road and its extension to Highway 417.

Southeastern Corridor

- Widen and extend Hunt Club Road from the Hunt Club Bridge to Hawthorne Road.
- Widen and extend Hawthorne Road from the extension of Hunt Club Road to Russell Road.
- Widen Russell Road from the Hawthorne Road extension to St. Laurent Blvd.
- Widen Riverside Drive from Hunt Club Road to Queensway.

Western Corridor

- Widen Baseline Road from Prince of Wales Drive to Richmond Road.
- Extend Hunt Club Road from the Hunt Club Bridge to Woodroffe Avenue.
- Widen Scott Street from the CPR to Churchill Avenue and extend Scott Street to Richmond Road.
- Widen Richmond Road from the Ottawa City limits to Scott Street, including a connection to Scott Street.
- Widen Eagleson Road from the Queensway to Terry Fox Drive.
- Widen March Road from the Queensway to Terry Fox Drive.

Southwestern Corridor

- Contruct a new arterial road in the vicinity of the CPR right-of-way, from Prince of Wales Drive to a bridge across the Ottawa River, including an interchange at the Queensway.
- Widen Merivale Road from Woodfield Drive to Slack Road and from Kirkwood Avenue to Carling Avenue.
- Widen Greenbank Road from Fallowfield Road to Hunt Club Road extension.
- Widen Fallowfield Road from Highway 416 to Woodroffe Avenue.
- Widen Woodroffe Avenue from the Nepean Sportsplex to Fallowfield Road.
- Construct Bronson Avenue/Portage Bridge link.

The Tier 2 road improvements consist of the remaining road proposals shown on Schedules C.1 and D.1. These facilities will be required to accommodate growth in travel beyond the minimum growth projection which is the basis for the Tier 1 improvement program. Higher levels of travel demand could result from potential changes in the employment distribution, commuting patterns, travel habits and the rate of automobile ownership. Major Tier 2 roads shown on Schedules C.1 and D.1 include the following:

TIER 2

Eastern Corridor

- Construct Innes/Walkley connection from the Blackburn Hamlet by-pass to Walkley/Hunt Club Road at Highway 417.
- Construct Ottawa River Parkway east from St. Laurent Blvd. to Regional Road 47 (Tenth Line Road).

Southeastern Corridor

- Connect Nicholas Street to Industrial Avenue.
- Construct Alta Vista Parkway from Industrial Avenue to Walkley Road.
- Widen Conroy Road from Walkley Road to Hunt Club Road.

Western Corridor

- Widen Carling Avenue from March Road to Bayshore.
- Connect Timm Drive to Baseline Road.
- Extend Terry Fox Drive to Richmond Road.
- Widen Richmond Road/Knoxdale Road to Highway 416.
- Extend Hunt Club Road from Woodroffe to Highway 416.

Southwestern Corridor

- Widen Prince of Wales Drive from Carling to Baseline.
- Widen Prince of Wales/Highway 16 from Baseline to Fallowfield Road.
- Widen Fisher Avenue.

Other

- Construct Queensway upgrade with collector roads from the CPR to Nicholas.
- Construct Inner Ring Road from Western Parkway to Highway 417.
- Construct approach road(s) to future bridge(s) across the Ottawa River.

In summary:

5. **Council shall implement Tier 1 road improvements before other road improvements in each major travel corridor. In order to achieve maximum efficiency from its investment in the regional road system, Council shall improve the operation of the road system through transportation system management measures such as computerized traffic signal control, bus priority measures where warranted, improved status monitoring and signage.**

11.2.3 Conceptual Road Link

Development beyond the time frame of this Plan may generate the need for construction of an important east-west regional road connecting Highways 416 and 417 south of the greenbelt. This facility would cross the Rideau River in the vicinity of the south urban centre. Studies will be carried out in conjunction with the planning for the south urban centre to determine the location and type of facility required.

In summary:

6. **Council shall identify the location of a potential regional road linking Highways 416 and 417 at the time the major land uses are established for the south urban centre, through amendment to this Plan.**

11.2.4 Road Widening Policy

Under Section 40 of the *Planning Act, 1983* Council may only require land owners to provide land, at no expense to the Region, for widenings of existing roads obtained through site plan control if the "highway to be widened" and the "extent of the proposed widening" is shown in this Plan. Lands acquired for road widenings by other means, such as through subdivision agreements and land severances, are not affected by this provision of the *Planning Act, 1983* and continue to be taken under the authority of the "Right-of-Way Requirements Policy" by- law.

Schedules C.2 and D.2 indicate the proposed widths of rights-of-way for existing regional roads. Land within the proposed right-of-way may be required to be conveyed at no expense to the Region when site plan approval is requested. In addition to this requirement to specify right-of-way dimensions, the *Planning Act, 1983,* requires official plans to contain policies which specify under what conditions widenings will be taken and how such factors as unequal widenings, sight triangles and requirements for additional right-of-way, (e.g. for turning lanes) will be dealt with.

In summary:

7. **Where area municipalities have enacted site plan control by-laws, Council may require land owners to provide land, to the Region, for regional road widenings as a condition of site plan approval under Section 40 of the *Planning Act, 1983,* based on the following principles:**

   a) **land will be conveyed at no expense to the Region for regional road widenings as a result of**

      i) **new development,**

      ii) **changes in use which generate significant traffic volumes,**

      iii) **additions which substantially increase the size or usability of buildings or structures.**

      Land may be reserved for future purchase by the Region as a result of additions which do not substantially increase the size or usability of buildings or structures.

   b) **The proposed widths of rights-of-way for regional roads are designated on Schedules C.2 and D.2. Schedule C.2 is Council's Rights-Of-Way Protection**

Policy for existing urban roads and Schedule D.2 is Council's Rights-Of-Way Protection Policy for existing rural roads under Regional jurisdiction.

c) Except for policies d) and e), land for widenings will be taken equally from both sides of a regional road, measured from the centreline in existence at the time of site plan application. The centreline is a line running down the middle of a road surface, equidistant from both edges of the pavement. In determining the centre line, paved shoulders, bus lay-bys, auxiliary lanes, turning lanes and other special circumstances are not included in the road surface.

d) Unequal widenings may be required where topographic features, federal land ownership or other unique conditions necessitate taking a greater widening or the total widening on one side of the existing regional road right-of-way. These situations are indicated on Schedules C.2 and D.2.

e) For the central core, which is shown as an insert map on Schedule C.2, a table is provided on Schedule C.2 to show the amount of land required from the sides of the existing rights-of-way for regional roads.

f) Some regional roads shown on Schedule C.2 are subject to a "Widening/Easement Policy". Under this policy, the proposed width of the right-of-way is 20 metres. In addition a surface easement, primarily for the use of pedestrians, is required along the full length of property frontages. The easement will have a height of 4.0 metres measured from a point 0.3 of a metre below the sidewalk. The width of this easement measured from the proposed right-of-way varies according to the design of the buildings. Where a building cantilevers over the easement, a width of 1.5 metres is required. Where the part of a building built over the easement is supported by columns, the width required is 2.5 metres plus the width of the columns. Where a cantilevered building and a column supported building are located adjacent to each other, there must be a clear passage for pedestrians of 1.5 metres in the easement where the buildings meet.

g) Additional land for widenings to provide corner triangles at intersections, may also be required. In the rural area (Schedule D.2) the maximum length of the side of a corner triangle bordering on a regional road or on a local road intersecting with a regional road shall be 10 metres. In the urban area (Schedule C.2) the maximum length shall be 4.5 metres, except for the central core which is shown on an insert map on Schedule C.2, where maximum length shall be 3 metres. In a few instances, the rural requirements for sight triangles (i.e. 10 metres) will be applied to roads shown on Schedule C.2. These exceptions are indicated on Schedule C.2.

h) Additional land may also be required where there is an existing at grade crossing of a regional road and a railway line. This land will be in the shape of a triangle, at each corner of the crossing. The maximum length of the triangle along the regional road will be 170 metres, and the maximum width of the triangle measured from the regional road will be 15 metres. This land may be used to construct a grade separated crossing at some time in the future.

i) Where site plan approval is requested for regional shopping centres, community shopping centres, offices, community facilities, and high density residential uses, an additional amount of land with a width of 4 metres along all property frontages of regional roads may be required for auxiliary turning lanes.

j) Land conveyed to the Region or reserved for future purchase by the Region for road widening purposes may, upon application, be used in the interim for approved landscaping and other approved temporary uses upon the execution of an agreement between the Region and the applicant.

8. When approving or considering local official plans or amendments to them, Council shall ensure that the regional roads' rights-of-way protection policies of this Plan are recognized and that the plans contain policies which ensure that:

a) Where area municipalities require site plan approval applications for properties abutting regional roads involving new development as defined in Section 40(1) of the *Planning Act, 1983,* change in use or an addition to a building or structure where the addition equals or exceeds 10 square metres, these applications are circulated to the Region in accordance with the provisions of the *Planning Act, 1983.*

b) Prior to the registration of a site plan agreement for applications circulated to the Region under 8 (a), the applicant has entered into an agreement with the Region providing for the conveyance or reservation required for regional road widenings and other matters prescribed by the *Planning Act, 1983.*

11.3 OTTAWA RIVER BRIDGES

Improvements to the regional road system serving the existing Ottawa River bridge crossings will be required to support an increase in traffic between Ottawa-Carleton and the Outaouais Region during the period of this Plan. These improvements are included in the list of Tier 1 improvements and are shown on Schedule C.1. Depending on the actual growth in traffic, new bridges across the Ottawa River may not be required during the period of this Plan, however, the Region is participating in a multi-agency study of this issue under the direction of the National Capital Commission. In the interim, the approaches to future bridges at the Deschênes, Lemieux Island and Kettle Island locations will be protected.

In summary:

9. **Council shall participate with other levels of government in a study to determine the need for and location of additional road crossings of the Ottawa River. Pending the outcome of this study, Council shall protect the approaches to potential future bridges in the Deschênes, Lemieux Island and Kettle Island locations.**

11.4 TRANSIT POLICIES

11.4.1 Measures to Enhance Public Transit Use

The transportation objectives of this Plan include the continuation of Council's support for the expansion and improvement of public transit service to meet the needs of a growing regional population. A number of measures are considered to be important in achieving these objectives.

First, where it is justified by a high frequency bus service combined with traffic conditions which impede the efficient operation of the bus service, transit vehicles will be given preferential treatment on regional roads.

Second, to ensure that a high level of public transit ridership is achieved in the urban centres, the transitway system will be extended beyond the greenbelt. Planning and development will be fostered by undertaking early development of the transitway stations in the three urban centres.

Third, a high level of public transit service will be available at Primary Employment Centres and at Secondary Employment Centres which are located at transitway stations. These centres will be no more than 40 minutes travel time by public transit from most parts of the urban area.

And fourth, in the case of local official plans and plans of subdivision in areas not substantially built up, steps will be taken to protect and enhance the role of public transit services. This will involve: laying out collector road systems which minimize the circuity of transit services and provide direct linkages between adjacent developments, locating higher density developments close to existing or proposed transit routes and ensuring that virtually all new buildings are located within a 400 metre walking distance from an existing or proposed transit stop.

In addition to the convenience afforded to area residents by public transit, and the support transit provides in meeting employment objectives, success in achieving a high level of ridership is essential to reducing the demand for new and expanded roadways. The overall objective is to maintain non-transit travel in the peak periods at a level which can be handled by the capacity of the regional road system established in this Plan (both existing and new facilities). To assist in the ongoing evaluation of transit and its success in achieving ridership, Council has established peak hour transit share guidelines at points (called screenlines) along each major corridor of travel. Council will use these guidelines to establish priorities amongst various road and transit projects in each travel corridor.

In summary:

10. **Council shall continue to support public transit with programs to increase the use of public transit.**

11. **Council adopts the following guidelines as a desirable peak hour transit share for each screenline in each major travel corridor:**

Corridor	Screenline*	Peak Hour Transit Share %
North	Ottawa River	30
West	CPR	45
	Western Parkway	40
	Eagleson Road	35
Southwest	CNR West	30
	Fallowfield	30
Southeast	CNR East	30
	Rideau River South	20
East	Rideau Canal North	70
	Rideau Canal Central	30
	Rideau River North	25
	Rideau River Central	45
	Green Creek	40

*Screenlines are imaginary lines cutting across major travel corridors at points where travel is most easily measured. The locations of these screenlines are indicated on Figure 4.

12. **Council shall consider the transit share guidelines of policy 11 in setting priorities among road and transit projects in each corridor of travel.**

13. **Council shall provide, where appropriate and feasible, preferential treatment for transit vehicles on regional roads.**

14. **Council shall implement the system of transitways in accordance with the policies of Section 11.4.2.**

15. **Council shall ensure that local official plans and plans of subdivision support the provision of an attractive and cost- effective public transit service. Such considerations shall include, but not be limited to:**

    a) **a layout for collector road systems which permits the linking of several adjacent developments with direct transit routings,**

    b) **a sidewalk on each street designed to carry transit,**

    c) **an arrangement of development and streets whereby virtually all buildings are within 400 metres walking distance of a transit stop and average walking distances to transit stops are minimized by:**

        i) **locating higher density development closer to existing or proposed transit stops than lower density development,**

        ii) **providing paved pedestrian paths to reduce walking distances where the road system does not achieve the standard of 400 metres.**

11.4.2 Transitway System

An important feature of this Plan is its system of transitways (i.e. roads for the exclusive use of public transit vehicles).

At the time this Plan was prepared (1987), the provincial government had committed funding support for a 31 kilometre transitway system from Baseline/Woodroffe in the southwest, to Blair Road in the east and Hunt Club Road in the southeast. Through the central area the transitway is intended to operate on the surface street system aided by various transit priority measures, until such time as the need and feasibility of a fully grade separated transitway has been determined.

In addition to completing the 31 kilometre system it will be important to extend the transitways beyond the greenbelt to serve the three urban centres, including early development of the transitway stations in these centres. These transitway extensions will be required even at the low projection of travel associated with the Tier 1 road system.

The extensions of transitway service to the urban centres outside the greenbelt are important for two reasons. The first is to support the economic and social development of the urban centres. The accessibility provided by direct transitway service will not only provide a high level of accessibility to other parts of Ottawa-Carleton but will also encourage the concentration of employment opportunities in the town centres.

The second reason is that the transitway extensions will help ensure that the transit share guidelines for each corridor can be met. As a consequence, loadings on the roads in the corridors leading to and from the urban centres will be lessened. This will delay or obviate the need for new road

capacity which, in certain instances will be difficult, if not impossible, to provide from an engineering and environmental stand-point.

The specific timing of construction of the individual extensions will depend on the actual growth which materializes in each urban centre, funding availability and actions taken by area municipalities to ensure that their plans for related urban developments support transit ridership.

These extensions and the emphasis on serving job concentrations at designated stations and in the central area will result in increased accessibility and convenience for more people.

In summary:

16. **The transitway system that Council proposes to develop is shown on Schedule E.**

17. **Council shall determine the need for and feasibility of a fully grade separated transitway through the central area.**

18. **Council shall complete, as a first priority, the transitway system to Baseline/Woodroffe in the southwest, Blair Road in the east, and to Hunt Club Road in the southeast.**

19. **Council shall extend, as a second priority, the transitway to the Orleans, Kanata, and south urban centres including early development of the transitway stations which are to be integrated into the development of the respective town centres. The timing of each extension will be subject to the availability of provincial funds, the relative need in each corridor and support from the area municipalities in the form of initiatives to secure a proper form of development complementary to transit in the town centres.**

20. **Council shall ensure that at stations along the transitway, high levels of transit ridership are promoted through adequate provision for pedestrian access and an appropriate arrangement and intensity of development.**

11.4.3 Transitway Conceptual Links

Looking beyond the period of this Plan, it may prove necessary to construct additional transitway links in the future to provide more direct service for certain trips, to bypass the central area, and to provide an improved service across the Ottawa River. The possibilities are: an east/west link between the southwest and southeast transitways, an extension of the southeast transitway beyond Hunt Club Road to serve the airport and urban growth in south Gloucester, a link from the west transitway in Lebreton Flats to the southeast transitway in the vicinity of Confederation Heights, and a connection across the Ottawa River. It may be necessary during the period of this Plan to carry out location studies to define transitway corridors that require protection until the need and staging of these additional links has been more firmly established.

In summary:

21. **Council shall, if necessary, consider the most appropriate corridor for a transitway link between the southwest and southeast transitways, a southerly extension of the southeast transitway, a link between the west transitway in Lebreton Flats and the southeast transitway in the vicinity of Confederation Heights, and a connection across the Ottawa River and shall undertake to protect those corridors for future transitway development until such time as the need and timing of construction is established through further study.**

11.5 BICYCLING AND PEDESTRIAN POLICY

Council accepts the importance of cycling as a travel mode which is used by many residents. Bicycles are a form of transportation for commuting and recreation and, where feasible, it is Council's intention that regional roads be modified to provide safer travel for bicycles. However, for safety reasons, bicycles should not be permitted to use designated bus lanes on regional roads.

The public hearing required by the *Municipal Act* for all new road construction projects affords the opportunity for the public to provide input into the design process and to recommend changes that better meet the needs of the different road users.

Council supports the completion of a system of major bicycle corridors throughout the urban area, including extensions of this system to the urban centres lying beyond the greenbelt.

Council also recognizes the need to ensure that pedestrians can move about conveniently and safely.

In summary:

22. **Council recognizes bicycles as a form of transportation for commuting and recreation on existing and proposed regional roads. Where feasible, regional roads shall be adapted to provide safer travel for bicycles. Council will not support the use of bicycles in bus lanes on regional roads.**

23. **A system of Major Bicycle Corridors is designated on Schedule F. Council shall protect and enhance the continuity of this system by placing conditions on the approval of plans of subdivisions and land severances in the designated corridors.**

24. **Council recognizes the importance of providing for pedestrian safety and convenience.**

11.6 TRANSPORTATION TERMINALS POLICY

Terminals serving intercity travel are an integral part of the total transportation network. Although planning for these terminals is not under Regional jurisdiction, the special accessibility and transfer needs of bus, rail and air passengers will be taken into account in the improvement and new construction of road and public transit facilities which are Regional responsibilities. The preferred new location, if there were any relocation of the bus terminal, is at a station on the proposed transitway system. Extending the southeast transitway to serve the Ottawa International Airport will also be considered when passenger volumes in this corridor warrant.

In summary:

25. **Council shall consider the special accessibility and transfer needs of bus, rail and air passengers during the improvement of the regional road and public transit systems. A station on the transitway system (Schedule E to this Plan) is the preferred location for the bus terminal in the event of its relocation. Council shall also consider extending the southeast transitway to serve the Ottawa International Airport as conditions warrant.**

PROJET DE

PLAN DIRECTEUR

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE

D'OTTAWA-CARLETON

Recommendations présentées par le

Service de l'urbanisme au

Comité d'urbanisme

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

Service de l'urbanisme

mai 1987

(also available in English)

Table de matières

PARTIE 1 : INTRODUCTION

1.0	CONTEXTE POLITIQUE ET GÉOGRAPHIQUE		1-1
1.1	RÉPARTITION DES RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION		1-1
1.2	BUTS		1-2
1.3	PROJECTIONS DE CROISSANCE		1-2
1.4	CADRES TEMPORELS DU PLAN		1-3
1.5	STRUCTURE DU PLAN		1-3
1.6	INTERPRÉTATION DU PLAN		1-3
1.7	MISE EN OEUVRE DU PLAN		1-4
	1.7.1	Objectifs de mise en oeuvre	1-4
	1.7.2	Politiques de mise en oeuvre	1-4

PARTIE 2 : STRATÉGIE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT

2.0	INTRODUCTION		2-1
2.1	OBJECTIFS POUR LA STRATÉGIE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT		2-1
	2.1.1	Distinction entre zone urbaine et zone rurale	2-1
	2.1.2	Superficie des terrains urbains	2-1
	2.1.3	Nombre et emplacement des zones urbaines	2-2
	2.1.4	Les phases d'aménagement des zones urbaines	2-3
	2.1.5	Structure des zones urbaines	2-4
	2.1.6	Stratégie d'installation des services	2-5
	2.1.7	Stratégie de transport	2-6
2.2	POLITIQUES		2-8

PARTIE 3 : LA ZONE URBAINE

3.0	INTRODUCTION		3-1
3.1	ZONES D'EMPLOI		3-1
	3.1.2	Objectifs pour les zones d'emploi	3-1
	3.1.3	Politiques pour les zones d'emploi	3-2
	3.1.3.1	Zone centrale	3-2
	3.1.3.2	Centres d'emploi primaires	3-3
	3.1.3.3	Centres d'emploi secondaires	3-4
	3.1.3.4	Zones d'emploi à faible densité	3-4
3.2	INSTALLATIONS COMMERCIALES		3-5
	3.2.2	Objectifs à l'égard des centres commerciaux	3-5
	3.2.3	Politiques en matière d'installations commerciales	3-5
	3.2.3.1	Centres commerciaux régionaux	3-6
	3.2.3.2	Centres commerciaux communautaires	3-7
	3.2.3.3	Centres commerciaux de quartier	3-7
3.3	INSTALLATIONS COMMUNAUTAIRES IMPORTANTES		3-7
	3.3.1	Introduction	3-7

	3.3.2	Objectifs à l'égard des installationscommunautaires importantes	3-8
	3.3.3	Politiques en matière d'installations communautaires importantes	3-8
3.4	ZONES URBAINES GÉNÉRALES		3-9
	3.4.1	Introduction	3-9
	3.4.2	Objectifs à l'égard des zones urbaines générales	3-9
	3.4.3	Politiques relatives aux zones urbaines générales	3-10
3.5	LA CEINTURE DE VERDURE		3-12
	3.5.1	Introduction	3-12
	3.5.2	Objectifs à l'égard de la ceinture de verdure	3-12
	3.5.3	Politiques relatives à la ceinture de verdure	3-13

PARTIE 4 : AMÉNAGEMENT DANS LA ZONE RURALE

4.0	INTRODUCTION		4-1
4.1	OBJECTIFS À L'ÉGARD DE L'AMÉNAGEMENT DANS LA ZONE RURALE		4-1
4.2	POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DANS LA ZONE RURALE		4-2
	4.2.1	Politiques s'appliquant à tous les aménagements dans la zone rurale	4-2
	4.2.2	Villages et villages desservis	4-3
	4.2.3	Zones rurales générales	4-5
	4.2.4	Remplissage résidentiel	4-6
	4.2.5	Aménagement de logements collectifs	4-7

PARTIE 5 : POLITIQUES RELATIVES AUX ZONES DE RESSOURCES

5.0	INTRODUCTION		5-1
5.1	ZONES DE RESSOURCES AGRICOLES		5-1
	5.1.1	Introduction	5-1
	5.1.2	Objectifs pour les zones de ressources agricoles	5-1
	5.1.3	Politiques pour les zones de ressources agricoles	5-1
	5.1.3.1	Utilisations permises dans les zones de ressources agricoles	5-1
	5.1.3.2	Détachements de parcelles agricoles dans les zones de ressources agricoles	5-2
	5.1.3.3	Enclaves de terrains peu fertils dans les zones de ressources agricoles	5-3
	5.1.3.4	Comité consultatif sur l'agriculture	5-4
5.2	RESSOURCES MINÉRALES		5-4
	5.2.1	Introduction	5-4
	5.2.2	Réserves de ressources minérales	5-5
	5.2.3	Facteurs touchant la disponibilité des dépôts minéraux	5-5
	5.2.3.1	Considérations économiques	5-5
	5.2.3.2	Considérations écologiques	5-5
	5.2.3.3	Qualité du matériau	5-5
	5.2.4	Zones à désigner comme Zones de ressources minérales	5-5
	5.2.5	Protection des sablières et carrières à l'extérieur des zones de ressources minérales	5-6
	5.2.6	Sable silicieux	5-6
	5.2.7	Politiques	5-6

5.3 ZONES ÉCOLOGIQUES NATURELLES 5-7
5.3.1 Introduction 5-7
5.3.2 Acquisition foncière 5-8
5.3.3 Travaux publics 5-8
5.3.4 Caractéristiques géomorphologiques, géologiques et paysagères 5-8
5.3.5 Zone de conservation (urbaine) 5-9
5.3.6 Politiques 5-9
5.4 ZONES DE RESSOURCES MARGINALES (SPÉCIALES) 5-10

PARTIE 6: LOGEMENT

6.0 INTRODUCTION 6-1
6.1 OBJECTIFS EN MATIÈRE DE LOGEMENT 6-1
6.2 POLITIQUES EN MATIÈRE DE LOGEMENT 6-2
6.2.1 Déclaration régionale sur le logement 6-2
6.2.2 Terrains à bâtir 6-2
6.2.3 Logement abordable 6-3
6.2.4 Amélioration du parc de logements 6-3
6.2.5 Transformation en immeubles en copropriété 6-3
6.2.6 Logement spécial 6-4

PARTIE 7 : CONSTRAINTES ÉCOLOGIQUES

7.0 INTRODUCTION 7-1
7.1 OBJECTIFS EN MATIÈRE DE CONTRAINTES ÉCOLOGIQUES 7-1
7.2 POLITIQUES EN MATIÈRE DE CONTRAINTES ÉCOLOGIQUES 7-1
7.2.1 Politiques relatives aux zones inondables 7-1
7.2.2 Sols organiques et terrains en pente instables 7-2
7.2.3 Politiques concernant le bruit 7-3

PARTIE 8 : IES COULOIRS FLUVIAUX

8.0 INTRODUCTION 8-1
8.1 LES RIVIÈRES EN TANT QUE RESSOURCES 8-1
8.2 ÉTUDE DES COULOIRS FLUVIAUX 8-1
8.3 DÉSIGNATIONS FONCIÈRES 8-2
8.3.1 Zone rurale générale (couloirs fluviaux) 8-2
8.3.2 Zones de ressources agricoles (couloirs fluviaux) 8-3
8.3.3 Espaces verts riverains 8-4
8.3.4 Zone de loisir 8-4
8.4 ROUTES PANORAMIQUES 8-5
8.5 PLANIFICATION DES EMPLACEMENTS 8-5
8.6 EMPLACEMENT DES TERRAINS DÉSIGNÉS À DES FINS PUBLIQUES 8-5
8.7 ACQUISITION FONCIÈRE 8-5

PARTIE 9 : L'ESTHÉTIQUE ET LES RICHESSES DU PATRIMOINE

9.0 INTRODUCTION 9-1
9.1 OBJECTIFS À L'ÉGARD DE L'ESTHÉTIQUE ET DES RICHESSES DU PATRIMOINE 9-1
9.2 POLITIQUES RELATIVES À L'ESTHÉTIQUE 9-1

9.3 POLITIQUES RELATIVES AUX RICHESSES DU PATRIMOINE 9-2

PARTIE 10 : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

10.0 INTRODUCTION 10-1
10.1 APPROVISIONNEMENT EN EAU ET TRAITEMENT DES EAUX-VANNES 10-1
10.1.1 Objectifs en matière d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux-vannes 10-1
10.1.2 Politiques relatives à l'approvisionnement en eau et au traitement des eaux-vannes 10-2
10.2 GESTION DES EAUX PLUVIALES 10-4
10.2.1 Objectifs en matière de gestion des eaux pluviales 10-4
10.2.2 Politiques relatives à la gestion des eaux pluviales 10-5
10.3 GESTION DES DÉCHETS 10-6
10.3.1 Objectifs à l'égard de la gestion des déchets solides 10-6
10.3.2 Politiques en matière de gestion des déchets solides 10-6

PARTIE 11 : TRANSPORT

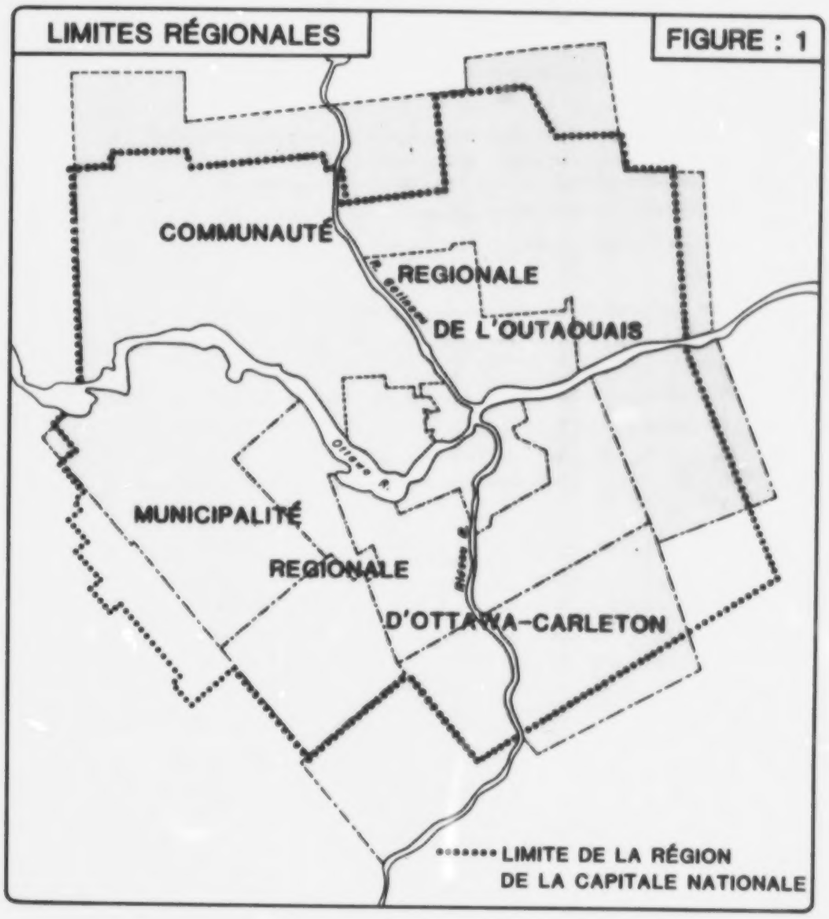
11.0 INTRODUCTION 11-1
11.1 OBJECTIFS RELATIFS AU RÉSEAU DE TRANSPORT 11-1
11.2 POLITIQUES EN MATIÈRE DE ROUTES 11-2
11.2.1 Calendriers de construction des routes 11-2
11.2.2 Priorités en matière de routes 11-3
11.2.3 Voie de liaison conceptuelle 11-5
11.2.4 Politique en matière d'élargissement de routes 11-5
11.3 PONTS SUR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS 11-7
11.4 POLITIQUES EN MATIÈRE DE TRANSPORT EN COMMUN 11-7
11.4.1 Mesures pour accroître l'utilisation des transports en commun 11-7
11.4.2 Réseau de couloirs de transport en commun 11-9
11.4.3 Voies de liaison conceptuelles pour les couloirs de transport en commun 11-10
11.5 POLITIQUES EN MATIÈRE DE CYCLISME ET DE CIRCULATION PIÉTONNE 11-10
11.6 POLITIQUES EN MATIÈRE DE TERMINUS 11-10

PARTIE I : INTRODUCTION

1.0 CONTEXTE POLITIQUE ET GÉOGRAPHIQUE

La Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (la Région) a vu le jour en 1969. Les municipalités locales comprises dans la Région sont les villes d'Ottawa, de Gloucester, de Kanata, de Nepean et de Vanier; les cantons de Cumberland, de Goulbourn, d'Osgoode, de Rideau et de Carleton-Ouest; et le village de Rockcliffe Park.

La région d'Ottawa-Carleton s'étend sur 2 800 kilomètres carrés dans l'est de l'Ontario, au sud de la rivière des Outaouais. La Communauté régionale de l'Outaouais (la région de l'Outaouais) se trouve de l'autre côté de la rivière des Outaouais, dans l'ouest du Québec. La région de la Capitale nationale (la Capitale nationale) englobe de grandes parties des deux municipalités régionales, ainsi que des parties moins grandes de municipalités adjacentes, comme le montre la figure 1.



1.1 RÉPARTITION DES RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

Le présent Plan directeur s'applique à la totalité de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton. Il contient les objectifs et les politiques du Conseil régional (le Conseil) concernant l'aménagement physique d'Ottawa-Carleton, politiques qui visent à orienter l'aménagement de façon à tenir compte des questions sociales, économiques et écologiques.

La *Loi sur la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton* exige que le Conseil applique un Plan directeur pour Ottawa-Carleton.

La meilleure façon de mettre en oeuvre un grand nombre des politiques de ce Plan consiste à les compléter de plans directeurs locaux, adoptés par chaque municipalité locale, qui orientent l'aménage-

ment en fonction des objectifs régionaux et locaux. L'article 27 de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* exige que les politiques plus détaillées de ces plans directeurs locaux et les arrêtés de zonage soient conformes à ce Plan directeur.

De plus, les plans et politiques des organismes du gouvernement fédéral influent sur l'aménagement dans la Capitale nationale. Le gouvernement fédéral est un grand propriétaire foncier et le premier employeur d'Ottawa-Carleton. La Commission de la Capitale nationale est l'organisme fédéral chargé de la planification des intérêts fédéraux dans la Capitale nationale. Le gouvernement fédéral n'est pas assujetti aux plans directeurs ni aux arrêtés de zonage municipaux.

Comme toutes les autres municipalités de l'Ontario, la Région fait sa planification dans le cadre des paramètres fixés par la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* et de toute déclaration de principes provinciale faite en vertu de cette loi.

1.2 BUTS

Le Conseil a décidé que ce Plan doit favoriser l'atteinte des buts suivants :

1. **Offrir une quantité et une diversité de logements et d'emplois suffisantes pour répondre aux besoins de la population projetée.**
2. **Protéger les habitants contre les risques d'exposition à des influences écologiques néfastes.**
3. **Créer un système d'utilisation des sols et de transport qui mette l'accent sur la commodité des déplacements entre destinations et favorise l'installation d'une gamme complète de services publics et d'équipements communautaires.**
4. **Respecter la capacité du milieu naturel d'assimiler l'effet des activités humaines.**
5. **Protéger les ressources naturelles importantes.**
6. **Protéger les ressources importantes sur les plans récréatif, écologique et historique.**
7. **Mettre en valeur la qualité esthétique des milieux bâtis et naturels.**
8. **Réduire le plus possible le coût public des services nécessaires, en fonction des avantages globaux.**
9. **Être le moins tributaire possible des ressources énergétiques non renouvelables.**

et le Conseil a décidé de :

10. **Procéder à la planification de façon ouverte, afin d'élaborer des politiques qui, dans toute la mesure du possible, assurent une juste répartition des avantages et des influences néfastes.**

1.3 PROJECTIONS DE CROISSANCE

L'étude des perspectives de croissance de l'emploi et de la population indique qu'Ottawa-Carleton pourrait compter 725 000 habitants et 423 000 emplois dès l'an 2001.

On prévoit que la croissance de l'emploi viendra surtout de l'expansion des secteurs de l'administration publique, des services et du commerce, et dans une moins large mesure, de la fabrication. Le rapport entre le nombre d'emplois et la population augmentera en raison de la structure des âges de la population et de l'accroissement de l'activité des femmes sur le marché du travail. Le présent Plan prévoit environ 130 000 emplois de plus que les 292 000 de 1981.

La projection démographique se fonde sur des taux de fécondité et de mortalité par âge et sur un niveau hypothétique d'immigration interne nette. Le niveau hypothétique d'immigration interne nette dépend de la création continue d'emplois présumée ci-dessus. Cette projection prévoit un taux annuel moyen composé de croissance démographique de 1,6 % pendant les années 1980, qui tombe à 1,2 % pendant les années 1990. Cela se traduit par une augmentation d'environ 180 000 personnes par rapport à la population de 547 000 en 1981.

Le taux de formation des nouveaux ménages baissera au fur et à mesure que régressera le taux de croissance démographique. Toutefois, dans la plupart des groupes d'âge, on s'attend à une augmentation de la probabilité qu'une personne forme un ménage distinct. La tendance à long terme vers les ménages plus petits se maintiendra (3,9 personnes par ménage en 1961, 3,4 en 1971, 2,7 en 1981 et, selon les prévisions, 2,4 en 2001). La projection établit à plus de 100 000 le nombre de nouveaux ménages en 2001, ce qui représente une augmentation de 50 % par rapport au nombre total de ménages en 1981.

Sans compter le nombre de logements construits pour remplacer ceux qui sont démolis et pour assurer des niveaux d'inoccupation suffisants, il faudra ajouter environ 115 000 logements au parc de 1981 pour répondre aux besoins prévus.

Selon les indications, la demande totale de logements neufs de diverses catégories sera répartie comme suit : maisons individuelles, 43 %; logements collectifs de plain-pied, 29 %; et appartements, 28 %. La demande élevée de maisons individuelles viendra de la prédominance d'adultes d'âge

moyen dans la structure par âge de la population. Les genres de logements requis influent énormément sur le besoin de terrains urbains supplémentaires.

Après 2001, les projections sont forcément moins fiables. En supposant que les tendances de la fécondité et de la mortalité demeurent les mêmes, il est probable qu'on atteindra, pendant la première décennie du siècle prochain, un point où le nombre de décès sera supérieur au nombre de naissances. À ce moment-là, la croissance dépendra entièrement de l'immigration interne nette, qui à son tour est largement tributaire de la création d'emplois. Pour cette raison, d'ici que les tendances économiques et démographiques soient plus claires, ce Plan ne désignera pas de terrains urbains pour répondre aux besoins pour bien après 2001.

En résumé, les projections suivantes sont adoptées pour illustrer l'importance et le caractère de la croissance qui pourrait se matérialiser dans Ottawa-Carleton :

	1971	1981	1991	2001	2011
Emplois	214 000	292 000	365 000	23 000	467 000
Population	472 000	547 000	643 000	725 000	787 000
Ménages	138 000	200 000	260 000	302 000	339 000
Terrains urbains*	12 900	16 200	20 700	23 700	26 100

*Terrains aménagés, en hectares

1.4 CADRES TEMPORELS DU PLAN

Les politiques de ce Plan ont divers cadres temporels. La désignation de terrains urbains vise à accueillir les ménages et les emplois liés à une population régionale de 725 000 personnes, qu'on aura peut-être atteinte au début du siècle prochain. La désignation de terrains urbains comprend une marge supplémentaire pour permettre le fonctionnement efficace du marché et la concurrence. Les services d'égout et d'adduction d'eau sont planifiés et construits de façon à assurer une durée utile de 50 ans et plus. Les politiques de protection des ressources naturelles et du milieu naturel ont un cadre temporel indéfini.

1.5 STRUCTURE DU PLAN

Chaque section des Parties 3 à 11 du présent Plan débute par un examen des intérêts régionaux dans le domaine particulier. Les objectifs découlant des buts et des intérêts régionaux sont ensuite présentés, suivis des politiques. Les seules exceptions à cette structure sont les sections 5.2, 5.3 et 5.4 et la partie 8, qui n'ont pas été modifiées pendant l'examen du Plan directeur effectué au milieu des années 1980.

Si le Plan précise les intérêts régionaux, c'est parce qu'il existe un système de planification à deux niveaux dans la Région, et qu'il est donc nécessaire d'indiquer les questions qu'il convient de traiter au niveau régional.

Généralement, on parle d'intérêts régionaux lorsqu'une question influe sur l'aptitude de la Région à s'acquitter des obligations que lui a conférées la loi. ou des responsabilités que le Conseil a acceptées dans la pratique (p. ex., dans le domaine du logement) ou lorsqu'une question est communautaire, c.-à-d. qu'elle influe, de par sa nature, sur le bien-être des résidents de plus d'une municipalité locale, comme le choix de l'emplacement d'un centre commercial régional ou d'un hôpital, ou la protection des nappes aquifères contre la contamination ou l'épuisement. Certaines questions, comme le bien-être économique et la sécurité des résidents, intéressent tous les niveaux de gouvernement.

1.6 INTERPRÉTATION DU PLAN

Il est essentiel de préciser clairement quelles sont les composantes de ce Plan et comment il faut en interpréter les annexes.

1. **Le présent Plan est composé de la totalité du texte inclu dans les parties 1 à 11, et les annexes A à H.**
2. **Les limites des zones urbaines sont définies à l'annexe A.**
3. **Les zones visées par les politiques sont désignées ou indiquées par des symboles dans les annexes A et B. Les limites entre les zones sont approximatives et doivent être considérées comme telles, sauf lorsqu'elles coïncident avec des routes principales, des voies ferrées, des lignes électriques d'Hydro-Ontario, des cours d'eau ou d'autres caractères topographiques clairement identifiables. Les routes principales sont les autoroutes provinciales et les routes régionales qui sont indiquées sur la carte de base de l'annexe A et les routes indiquées sur la carte de base de l'annexe B.**

4. **Les routes régionales proposées désignées sur les annexes C.1 et D.1, les couloirs de transport en commun proposés désignés sur l'annexe E et les principaux couloirs cyclables sur l'annexe F n'y ont été tracés que de façon approximative.**

1.7 MISE EN OEUVRE DU PLAN

1.7.1 Objectifs de mise en oeuvre

La politique régionale d'urbanisme peut être mise en oeuvre de plusieurs façons. Certaines politiques sont mises en oeuvre en partie par le biais de plans directeurs et d'arrêtés de zonage adoptés par les municipalités locales, qui doivent se conformer au présent Plan.

D'autres politiques peuvent être mises en oeuvre directement par la réalisation de travaux publics, qui doivent aussi être conformes au Plan. Des politiques sont aussi appliquées lorsque le Conseil approuve ou commente des projets de lotissement et de copropriété, des détachements de parcelles et des plans de localisation. Les processus plus officieux de consultation et de coordination sont aussi importants pour la mise en oeuvre du Plan.

Le présent Plan serait moins utile s'il n'était révisé et modifié au fur et à mesure que les circonstances changent. Le processus de révision devrait comprendre la consultation de la collectivité afin que ce Plan traduise les préoccupations et les aspirations des résidents de toute la région d'Ottawa-Carleton. Cela est conforme au but présenté à la section 1.2, soit de "procéder à la planification de façon ouverte, afin d'élaborer des politiques qui, dans toute la mesure du possible, assurent une juste répartition des avantages et des influences néfastes".

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Mettre en oeuvre les politiques du présent Plan principalement par l'application des dispositions de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* et d'autres lois pertinentes.**
2. **S'assurer la collaboration d'autres organismes et paliers de gouvernement en vue de réaliser les buts, les objectifs et les politiques de ce Plan au moyen des processus de consultation et de coordination.**
3. **Fournir l'infrastructure régionale en conformité avec les politiques du présent Plan et selon les moyens financiers.**
4. **Maintenir le présent Plan à jour au moyen d'un processus de contrôle, d'examen et d'amendement, appuyé par la consultation de la collectivité.**

1.7.2 Politiques de mise en oeuvre

L'effet juridique de ce Plan est établi par les dispositions de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*. Lorsqu'un plan directeur est en vigueur, tous les travaux publics et les plans directeurs et règlements de zonage des municipalités locales doivent s'y conformer. Si, dans le délai d'un an à partir de l'approbation d'un plan directeur régional, un plan directeur local ou un règlement de zonage n'est pas modifié tel qu'exigé, le conseil de la municipalité régionale peut modifier le plan ou le règlement, selon les mêmes exigences et procédés, comme s'il était le conseil de la municipalité locale.

Il faut tenir compte du plan directeur lors de l'étude des demandes d'approbation des projets de lotissement et d'autorisation (de détachement de parcelles).

D'autres dispositions de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* permettent à une municipalité régionale d'obtenir des élargissements de route lorsque les aménagements proposés attenant à une route régionale sont assujettis à la réglementation des plans de localisation.

Toutes ces dispositions de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* permettent, dans une mesure plus ou moins grande, de mettre en oeuvre les politiques de ce Plan directeur. Une autre façon d'appliquer ce Plan est de demander l'appui d'autres organismes publics et privés.

L'aménagement d'une infrastructure (routes, installations de traitement des eaux usées et d'adduction d'eau, couloirs de transport en commun, etc.) est une des façons les plus efficaces de mettre en oeuvre un plan directeur. Les services d'eau et d'égouts, par exemple, sont essentiels à l'aménagement urbain. Parfois, la mise en application exige l'acquisition de terrains, par exemple, pour élargir une route ou pour protéger des zones écologiques naturelles comme la forêt Marlborough.

Une partie de l'infrastructure à construire sera assujettie aux dispositions de la *Loi sur l'évaluation de l'environnement*. Bien que les installations puissent être désignées ou prévues autrement dans ce Plan, l'approbation même de la construction de l'installation sera assujettie aux exigences de cette loi.

Ce Plan indique un certain nombre de zones et établit des politiques pour orienter l'aménagement dans chacune. Les plans plus détaillés ou les projets spécifiques d'aménagement ne seront approuvés que s'ils sont conformes à ces politiques et que les services appropriés sont disponibles. La compatibilité avec les utilisations actuelles et prévues doit aussi être prise en compte, mais cela relève de la municipalité locale.

Généralement, on a établi les désignations et politiques visant à expliquer les intentions du Conseil pour l'aménagement futur du territoire sans égard à la propriété des terrains. Les politiques municipales ne s'appliquent pas aux gouvernements provincial et fédéral. Par conséquent, ce Plan comprend une politique qui demande à ces paliers de gouvernement d'informer et de consulter le Conseil lorsqu'ils ont l'intention de faire quelque chose qui n'est pas conforme au présent Plan.

Si ce Plan n'est pas tenu à jour, l'appui que lui accorde le public et sa pertinence comme guide pour la prise de décisions par les entreprises pourraient être perdus. Il faut donc adopter des politiques pour orienter les processus d'amendement et d'examen du Plan.

En résumé :

1. **Les politiques de ce Plan seront mises en oeuvre par l'application de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* et d'autres lois pertinentes.**

2. **Le Conseil consultera d'autres organismes et paliers de gouvernement et assurera la coordination avec eux pour obtenir leur collaboration à la mise en oeuvre des dispositions de ce Plan.**

3. **Le Conseil peut acquérir des terrains pour mettre en oeuvre n'importe quel aspect de ce Plan.**

4. **En plus des autres exigences particulières de ce Plan, le détail des plans directeurs adoptés par les municipalités locales doit être suffisant pour assurer la mise en application convenable des politiques locales et régionales et permettre la préparation de projets d'aménagement et d'arrêtés de zonage pour des zones particulières. Les plans auxiliaires ou d'aménagement adoptés par les municipalités locales en sus des plans exigés dans la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* ne peuvent traiter que des détails de conception. Toutes les politiques d'aménagement importantes doivent être adoptées dans des plans directeurs, conformément aux exigences de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*.**

5. **Le Conseil reconnaît que l'adoption de ce Plan pourra obliger à modifier certains arrêtés de zonage existants à la date d'adoption de ce Plan. Cependant, le Conseil n'a pas l'intention de modifier le statut d'aménagement en vigueur à la date de l'adoption du Plan. Ses objectifs et politiques visent essentiellement l'aménagement qui suivra l'adoption du Plan. Par conséquent, les bâtiments ou utilisations existants à la date de l'adoption du Plan ne seront pas mis en situation irrégulière du simple fait de l'obligation présumée d'amender un règlement de zonage existant pour l'aligner sur le Plan. Par exemple, une enclave résidentielle conforme au zonage dans une zone que le Plan désignerait comme zone d'emploi à faible densité n'aurait pas à être mise en situation de non-conformité par un amendement à un règlement aux fins de rendre les règlements conformes au Plan.**

6. **Lors de l'étude ou du processus d'approbation de plans directeurs locaux, de projets de lotissement, de projets de copropriété et d'arrêtés de zonage, le Conseil exigera qu'il soit démontré que :**

   a) **les routes régionales et les voies d'accès à ces routes,**

   b) **les services de transport en commun, s'il s'agit d'une zone urbaine,**

   c) **et les canalisations et installations de traitement, s'il s'agit d'une zone urbaine ou d'un village desservi,**

   conviennent ou conviendront à l'utilisation et à la densité proposées. Si les services relevant de la Municipalité régionale ne sont ou ne seront pas suffisants, les propositions pourront être refusées, modifiées ou échelonnées dans les cas où le Conseil a compétence aux termes de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*. Dans les autres cas, le Conseil communiquera ses commentaires à l'autorité compétente.

7. **Le Conseil demande aux gouvernements fédéral et provincial de l'informer et de le consulter chaque fois que sont proposés une utilisation du sol ou des travaux publics qui sont interdits dans ce Plan, afin qu'on puisse évaluer la proposition en tenant compte de son effet sur l'atteinte des buts et objectifs de ce Plan et sur l'aménagement d'installations et de services régionaux.**

8. **Le Conseil évaluera les amendements possibles du Plan en fonction, entre autres choses, des critères suivants :**

   a) **les effets du changement proposé sur la réalisation des buts, objectifs et politiques régionaux exprimés dans ce Plan, et sur d'autres politiques régionales,**

   b) **la nécessité du changement proposé, et**

   c) **l'effet du changement proposé sur les besoins en services et en équipements régionaux.**

De plus, lorsqu'il envisagera des amendements qui influeront sur l'utilisation d'un ou de plusieurs emplacements particuliers, le Conseil devra prendre en compte :

d) s'il y a lieu d'ajouter le ou les emplacements aux terrains déjà désignés pour l'utilisation proposée, et

e) la mesure dans laquelle le terrain se prête au changement proposé.

9. À intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans, le Conseil établira s'il y a lieu de modifier ce Plan pour s'assurer que :

a) les buts et objectifs du Plan restent valables et réalistes, selon les circonstances; et

b) les politiques du Plan permettent d'en atteindre les buts et les objectifs.

10. On établira un programme de consultation de la collectivité pour tous les amendements et les examens du Plan. Le processus de consultation sera conçu de façon à répondre aux besoins dans des situations particulières. Le processus comprendra la diffusion en temps voulu de renseignements suffisants, des occasions pour les discussions avec le personnel et des occasions de présenter des avis au Conseil par l'intermédiaire du Comité d'urbanisme.

PARTIE 2 : STRATÉGIE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT

2.0 INTRODUCTION

La *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* définit le Plan directeur comme un plan qui énonce les objectifs et la politique établis pour l'aménagement physique d'une municipalité en tenant compte des questions pertinentes d'ordre social, économique et écologique. La Partie 1 de ce Plan décrit les perspectives de croissance future à Ottawa-Carleton et présente dix buts sur lesquels se fonde ce Plan. La présente partie établit l'intention globale de la Région en matière d'aménagement, dans le cadre de ces buts. Bien qu'on se rende compte qu'il pourrait être impossible d'atteindre entièrement tous les buts, la stratégie régionale d'aménagement vise à obtenir les meilleurs résultats possibles.

En résumé, l'intérêt régional consiste à :

1. **Établir des objectifs et des politiques pour l'aménagement physique d'Ottawa-Carleton qui permettent d'atteindre les buts dans toute la mesure du possible.**

2.1 OBJECTIFS POUR LA STRATÉGIE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT

La stratégie régionale d'aménagement vise douze objectifs portant sur la distinction entre zone urbaine et zone rurale, la superficie des terrains urbains, le nombre et l'emplacement, l'aménagement par phases et la structure des zones urbaines, les services publics et le transport.

2.1.1 Distinction entre zone urbaine et zone rurale

Le présent Plan repose sur deux hypothèses fondamentales : premièrement, que la plupart des résidents s'attendent à avoir facilement accès aux services de base fournis par la Région, comme l'adduction d'eau, les égouts, les routes et le transport public (infrastructure) et qu'ils choisiront de vivre raisonnablement près d'une vaste gamme d'emplois et d'équipements communautaires; deuxièmement, que le maintien d'une zone rurale qui est distincte de la zone urbaine présente des avantages.

En indiquant clairement où l'aménagement urbain sera permis, la Région pourra fournir l'infrastructure et les services de façon plus économique. La taille de l'infrastructure sera adaptée à l'aménagement prévu, et l'aménagement se fera de façon à tirer le meilleur parti possible non seulement de l'infrastructure régionale, mais aussi des installations et services fournis par les municipalités et les commissions locales et d'autres organismes. Il devrait en résulter des services et des installations plus économiques et de meilleure qualité.

Une particularité importante du présent Plan est la distinction qu'on y fait entre zone urbaine, c.-à-d. les zones dans lesquelles le Conseil fera la plus grande partie de ses investissements pour les services d'égouts et d'adduction d'eau, les routes et l'infrastructure de transport en commun, et la zone rurale, où les placements pour l'infrastructure viseront surtout l'aménagement d'un réseau de routes principales.

En 1961, la superficie des terrains aménagés disposant de services urbains atteignait environ 8 500 hectares. En 1981, la superficie de la zone aménagée avait presque doublé (pour atteindre environ 16 650 hectares). Bien que le rythme de l'urbanisation ait été assez rapide pendant ces deux décennies, la zone aménagée est demeurée relativement restreinte. En 1981, la zone urbaine aménagée comptait 90 % de la population régionale, 92 % de tous les ménages et 97 % de tous les emplois, tout en occupant un peu moins de 6 % de la superficie totale de la Région.

Un autre facteur important qui milite en faveur d'une distinction entre zone urbaine et zone rurale est le désir de favoriser l'aménagement ailleurs que dans les zones de ressources naturelles, comme les terres agricoles et les terres d'extraction de dépôts minéraux, puisque ces ressources constituent la base de l'économie rurale. Il importe aussi d'éviter que l'aménagement empiète sur des caractéristiques de la zone rurale qui sont prisées pour leur importance écologique. La dispersion de l'aménagement dans toute la zone rurale ne protégera pas ces secteurs. Toutefois, on peut dans une grande mesure atteindre l'objectif de protection si la plus grande partie de l'aménagement a lieu dans des zones urbaines bien définies à superficie relativement restreinte. Le maintien d'une zone rurale distincte offre aussi des occasions pour certains de vivre dans un milieu résidentiel différent.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Faire une distinction nette entre zone urbaine et zone rurale.**
2. **Protéger les ressources naturelles importantes.**

2.1.2 Superficie des terrains urbains

On prévoit que le taux de croissance démographique et des ménages demeurera élevé tout au long des années 1980 et commencera ensuite à baisser pendant les années 1990. Cette régression du taux de croissance des ménages sera accompagnée d'un ralentissement progressif du rythme

d'urbanisation des terres. Toutefois, le ralentissement du taux d'urbanisation sera tempéré par une augmentation projetée de la proportion des logements qui seront des maisons individuelles. Les maisons individuelles consomment des quantités considérables de terrains urbains. D'ici l'an 2001, la superficie des terrrains urbains aménagés pourrait atteindre environ 23 700 hectares.

Cette projection des besoins en terrains se fonde sur l'hypothèse de la production de près d'un logement neuf sur cinq par l'aménagement de petits terrains vacants dans les secteurs déjà urbanisés, par la transformation de terrains et de bâtiments non résidentiels en terrains et bâtiments résidentiels, ou par le réaménagement des terrains résidentiels afin d'accroître les densités. Même si cette projection s'avérait juste, on prévoit, en se fondant sur la projection de la demande de logements (qui indique une proportion élevée de maisons individuelles et d'autres logements à faible densité), que près de la moitié des logements construits dans les zones urbaines pendant les années 1980 et 1990 le seront à l'extérieur de la ceinture de verdure, où les terrains pour les aménagements de ce genre sont plus nombreux.

De plus, on a inclu des terrains supplémentaires dans la zone désignée pour l'aménagement urbain afin d'assurer le fonctionnement ordonné et concurrentiel du marché foncier. Puisqu'il est improbable qu'un examen exhaustif de ce Plan ait lieu avant le milieu des années 1990 et qu'il est possible qu'un Plan révisé ne reçoive pas l'approbation ministérielle avant l'an 2001, la zone désignée pour l'aménagement urbain est suffisante pour absorber la croissance prévue et pour encourager le fonctionnement efficient du marché jusqu'en 2001. Toutefois, étant donné la période de projection relativement longue, le ralentissement prévu du taux de croissance, les incertitudes à l'égard des perspectives économiques à long terme et l'engagement à l'égard de l'installation de services que suppose une désignation urbaine, le présent Plan ne désigne pas une superficie de terrains urbains de beaucoup supérieure aux besoins fonciers.

On prévoit qu'une désignation d'une superficie totale de 28 000 hectares suffira amplement pour répondre aux besoins projetés jusqu en l'an 2001. Cette superficie estimative de terrains urbains sera suffisante pour maintenir l'équilibre historique entre les aménagements urbains et ruraux, où environ 90 % de tous les résidents régionaux choisissent de vivre dans des zones urbaines.

En résumé, l'objectif du Conseil est le suivant :

3. **Désigner suffisamment de terrains dans la zone urbaine pour répondre aux besoins projetés jusqu'en l'an 2001, la désignation comprenant un excédent pour assurer le fonctionnement ordonné du marché.**

2.1.3 Nombre et emplacement des zones urbaines

Après l'étude sur la planification urbaine de la Région de la Capitale nationale menée par Jacques Gréber en 1950, le gouvernement fédéral a créé la ceinture de verdure, en partie pour établir une limite matérielle à l'expansion de la zone urbaine au sud de la rivière des Outaouais. Au moment de sa création en 1961, plus de la moitié des terrains à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verture avaient été urbanisés, et au début des années 1970, trois nouveaux centres urbains avaient été établis juste à l'extérieur de sa limite externe et dotés de réseaux distincts d'égouts et d'adduction d'eau.

Le Plan directeur régional adopté par le Conseil en 1974 a eu pour effet de reconnaître ces centres urbains et de proposer leur intégration à la zone urbaine principale, située à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, par des extensions du réseau routier, l'aménagement de services de transport en commun et le raccordement des trois centres aux réseaux centraux d'adduction d'eau et de traitement des eaux d'égout. Le Plan directeur amendé de 1974 désignait trois centres urbains de superfiie à peu près égale à l'extérieur de la ceinture de verdure, pouvant chacun accueillir entre 75 000 et 100 000 personnes. Ce Plan reconnaissait qu'il n'était pas pratique d'étendre tous les services à tous les centres simultanément et, par conséquent, établissait une politique d'aménagement par phases. La zone urbaine à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, Kanata à l'ouest, Orléans à l'est et une petite partie du centre urbain au sud faisaient partie de la Phase I. Une grande partie de la zone désignée dans le centre urbain sud était réservée en vue d'une phase d'aménagement future.

Pendant la révision du Plan au milieu des années 1980, on a examiné de nouveau le besoin de terrains urbains supplémentaires et le meilleur emplacement de ces terrains. On a conclu que le concept initial, c'est-à-dire avoir trois centres urbains d'une superficie à peu près égale à l'extérieur de la ceinture de verdure, était sain, et que la superficie de la zone urbaine, telle que désignée dans le Plan de 1974, serait suffisante pour répondre aux besoins fonciers projetés, au moins jusqu'en l'an 2001.

Le choix de trois centres d'aménagement d'une population égale à l'extérieur de la ceinture de verdure, plutôt que d'un plus petit nombre de centres plus gros ou d'un plus grand nombre de centres plus petits, découle de l'examen de plusieurs facteurs.

En limitant le nombre de centres, il est possible d'atteindre plus rapidement un nombre plus élevé d'habitants à chaque emplacement, augmentant ainsi la probabilité que chaque centre offre une gamme relativement complète de types de logements, d'occasions d'emploi, de centres commerciaux, d'installations communautaires et de services. La proximité de ces avantages accroît le degré de com-

modité pour les résidents de chaque collectivité, réduisant ainsi la nécessité de se déplacer et le besoin de services de transport. Le nombre moins grand de centres limite le nombre de corridors où des composantes importantes de l'infrastructure publique doivent être étendues et réduit l'engagement de fonds publics. Ces points semblent indiquer qu'il est préférable de favoriser l'aménagement d'un petit nombre de centres urbains.

Les avantages de la répartition de l'aménagement dans de nombreux endroits à la périphérie de la ceinture de verdure font contre-poids à ces arguments. Premièrement, on tirerait le meilleur parti de la capacité existante des routes principales, retardant ainsi les dépenses pour les nouveaux équipements. Le réseau routier prend la forme des rayons d'une roue ayant la zone centrale à son centre. En répartissant l'aménagement dans plusieurs centres, on assure une circulation routière plus égale sur chaque "rayon de la roue". De plus, en encourageant l'aménagement dans plusieurs collectivités à la périphérie de la ceinture de verdure, il est possible de détourner la circulation entre certaines destinations sur des routes qui évitent la zone centrale, réduisant ainsi l'encombrement dans la zone intérieure. Deuxièmement, il est théoriquement possible qu'en favorisant des aménagements moins importants dans de nombreux centres, on puisse utiliser les terrains comportant des avantages naturels pour l'aménagement et éviter les zones ayant un potentiel en ressources naturelles ou une importance écologique. Ces points font penser qu'il serait préférable d'avoir de nombreux centres urbains.

D'autres facteurs à prendre en compte sont l'importance des aménagements prévus et l'aptitude de la Région à financer l'infrastructure requise.

Un nouvel examen de plusieurs options en matière d'aménagement a confirmé que, dans l'ensemble, on obtient les plus grands avantages en limitant l'aménagement à la zone à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure et à trois centres urbains, d'une population à peu près égale, à sa périphérie. Il faudrait planifier environ 30 000 logements (abritant 100 000 personnes) dans chaque centre une fois aménagé, et chacun devrait être intégré à la zone urbaine principale à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure par l'extension des services d'adduction d'eau et d'égouts des réseaux centraux et par l'aménagement de routes principales et de services de transport en commun.

En n'ayant que trois centres, on répartit les déplacements et crée des centres d'une population suffisante pour soutenir une large gamme d'emplois, de centres commerciaux, de sevices et d'installations communautaires. Cela a aussi l'avantage de limiter le nombre de corridors où il faut étendre les principaux services. Malheureusement, en choisissant cette option, on limite la mesure dans laquelle on peut éviter d'empiéter sur les bonnes terres agricoles qui dominent dans la zone attenante à la ceinture de verdure.

Ce Plan directeur confirme l'emplacement et l'étendue des trois centres urbains, d'abord établis dans le Plan de 1974, soit : une zone d'environ 3 200 hectares située juste à l'ouest de la ceinture de verdure, dans la ville de Kanata; une zone d'environ 3 200 hectares située juste à l'est de la ceinture de verdure, dont le centre est plus ou moins à la limite de la ville de Gloucester et du canton de Cumberland; et une zone d'environ 3 200 hectares située à proximité de la rivière Rideau, juste au sud de la ceinture de verdure, partagée entre les villes de Nepean et de Gloucester.

Généralement, on appelle les centres d'aménagement à l'ouest et à l'est les centres urbains de Kanata et d'Orléans, respectivement. La partie de Nepean du centre au sud est généralement appelée Barrhaven, alors que la partie de Gloucester n'avait pas de nom au moment de l'adoption de ce Plan.

En résumé, l'objectif du Conseil est le suivant :

4. Limiter le nombre de centres urbains à trois, situés à l'ouest, à l'est et au sud de la ceinture de verdure.

2.1.4 Les phases d'aménagement des zones urbaines

Le Plan de 1974 divisait l'aménagement des zones urbaines en deux phases. Les terrains désignés pour la première phase comprenaient tous les terrains situés à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, tous les terrains désignés à Kanata et à Orléans, ainsi qu'une petite partie du centre urbain sud. Le reste des terrains du centre urbain sud ont été désignés pour une deuxième phase. Le Plan approuvait l'aménagement immédiat des terrains désignés pour la première phase, sous réserve de l'installation des conduites principales d'eau et d'égouts.

Entre le milieu des années 1970 et le milieu des années 1980, l'aménagement résidentiel a été réparti de façon inégale. En effet, plus de la moitié de tous les logements ayant été construits sur des terrains urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure étaient situés à Orléans, environ le quart à Kanata et 20 % à Barrhaven. En 1986, les terrains résidentiels vacants à l'extérieur de la ceinture de verdure étaient aussi répartis de façon inégale, environ 36 % étant situés à Orléans, 57 % à Kanata et 7 % seulement à Barrhaven.

Par suite de la répartition inégale de l'aménagement, la circulation engendrée par le centre urbain d'Orléans avait, au milieu des années 1980, dépassé la capacité des routes aux heures de pointe. Des encombrements semblables, quoique beaucoup moins graves, se produisaient aussi sur les routes desservant Kanata. Par contre, une capacité excédentaire considérable demeurait sur les routes principales desservant la partie de Nepean du centre urbain sud.

En augmentant la quantité des terrains désignés pour la première phase dans le centre urbain sud, on assurera un meilleur équilibre des occasions d'aménagement dans les trois centres urbains. L'augmentation des possibilités d'aménagement dans le sud aidera à ralentir l'aggravation du problème d'encombrement de la circulation sur les routes principales est-ouest.

Toutefois, l'aménagement immédiat de la totalité des terrains du centre urbain sud n'est pas nécessaire. Il faut mettre en balance la nécessité de fournir une quantité suffisante de terrains à aménager et l'aptitude du Conseil à installer l'infrastructure. L'extension des conduites principales d'eau et du réseau d'égouts à travers la ceinture de verdure et les politiques visant à permettre l'aménagement des terrains se traduisent par un engagement de dépenses encore plus élevées pour le transport en commun et un réseau routier convenable.

Pour tirer parti de la capacité excédentaire des routes, il faudrait encourager l'aménagement dans la partie de Nepean du centre urbain sud, plutôt que dans la partie de Gloucester. L'expansion vers l'extérieur de la collectivité de Barrhaven donnera aussi l'occasion d'équilibrer les aménagements résidentiels existants avec certains aménagements industriels pour créer des emplois locaux. Pour cette raison, le Conseil a décidé qu'il convient d'ajouter aux terrains désignés de la Phase 1 d'autres terrains situés dans la partie de Nepean du centre urbain sud. La modification du statut de ces terrains permettra l'aménagement de terrains supplémentaires au sud, une fois installés les conduites principales d'eau et d'égouts. La rivière Jock, la rivière Rideau, la ceinture de verdure et le tracé proposé de l'autoroute 416 ont été choisis comme limites convenables pour les terrains supplémentaires désignés de la Phase I dans le sud. Ces terrains ont une superficie d'environ 1 800 hectares.

En résumé, l'objectif du Conseil est le suivant :

5. **Adopter une politique d'aménagement par phases pour les zones urbaines qui mette en balance l'installation ordonnée et économique de l'infrastructure et le besoin d'une quantité suffisante de terrains résidentiels desservis par les conduites principales d'eau et d'égouts.**

2.1.5 Structure des zones urbaines

La structure interne d'une zone urbaine est déterminée par les rapports entre les utilisations des terrains, et entre ces dernières et le réseau de transport. À l'exception des terrains dont l'aménagement n'est pas proposé (notamment, la ceinture de verdure, dont il est question à la section 3.5, et les terrains à proximité des principales rivières, faisant l'objet de la Partie 8), les principaux intérêts régionaux concernent le rapport entre les zones où les gens habitent et celles où ils travaillent, la densité d'aménagement, l'offre d'un choix de catégories de logements et la fourniture de services et d'installations.

Il est dans l'intention du Conseil que les résidents des centres urbains jouissent de tous les avantages attendus de la vie en milieu urbain. Les avantages comprennent l'accès commode à une gamme d'emplois et aux centres commerciaux, aux installations communautaires et aux services, ainsi qu'un choix de catégories de logements.

L'emplacement des emplois par rapport aux logements est important puisque, dans une très grande mesure, la nécessité d'écouler la circulation rattachée au travail dicte les exigences globales du réseau de transport régional.

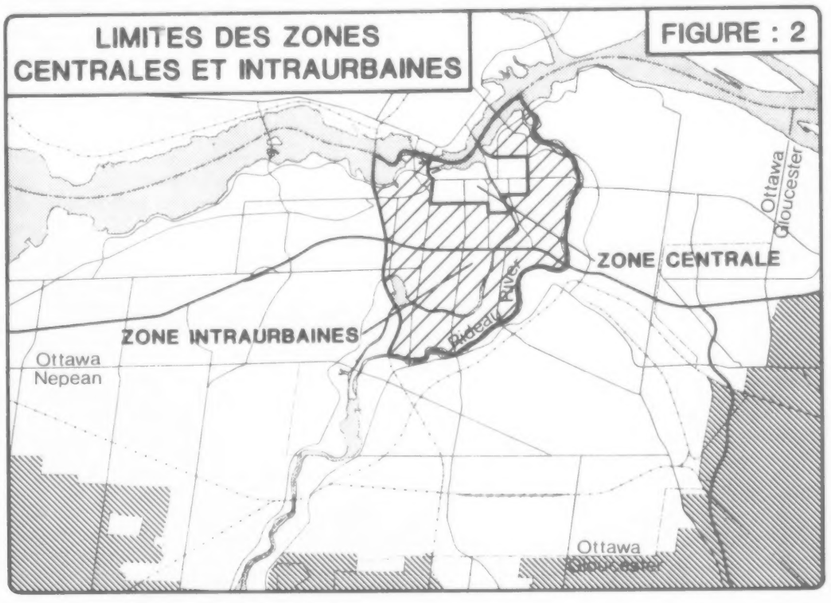
Bien qu'on reconnaisse que le nombre d'emplois dépassera toujours le nombre de logements dans la zone centrale (comme le montre la figure 2), à l'extérieur de cette zone, il importe que les emplois soient répartis plus ou moins proportionnellement à la population active. Cela réduit la durée des déplacements de ceux qui choisissent de vivre à proximité de leur emploi. En outre, en situant les grands centres d'emplois à des endroits bien desservis par les transports en commun, on rend les déplacements plus commodes pour les personnes qui n'ont pas accès à une voiture particulière ou qui choisissent de ne pas s'en servir.

Puisqu'une grande partie des terrains situés à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure sont déjà aménagés ou le seront à l'avenir, les principales occasions d'influer sur le rapport entre les emplois, les logements et le réseau de transport se situent dans trois domaines.

Premièrement, dans les zones centrale et intraurbaine où l'on procède au réaménagement, il est souhaitable que le nombre d'emplois ne dépasse pas la capacité des équipements routiers et de transport en commun désignés dans le présent Plan. En 1986, on estimait qu'une zone centrale offrant environ 100 000 emplois pourrait être desservie par le réseau de transport actuel et les améliorations prévues de ce réseau. On ne prévoit pas avoir atteint ce nombre d'emplois en l'an 2001. Dans la zone intraurbaine qui entoure la zone centrale, il est souhaitable d'encourager la croissance démographique par d'autres aménagements résidentiels, afin qu'un plus grand nombre de personnes puissent profiter des courts trajets vers le lieu de travail que permet la concentration d'emplois dans les zones centrale et intraurbaine.

Deuxièmement, il importe qu'on favorise la concentration considérable d'emplois aux endroits bien desservis par le transport en commun, notamment à certaines stations du réseau de transport en commun rapide (c.-à-d., les stations le long des couloirs de transport en commun; les couloirs de transport en commun sont les équipements réservés aux transports en commun). Les centres

d'emplois à ces endroits seront accessibles pour les usagers du transport en commun. Un niveau élevé d'utilisation des transports en commun entraînera à son tour des niveaux élevés de service de transport en commun dans toute la zone urbaine, ce qui augmentera leur commodité pour un plus grand nombre de personnes.



Troisièmement, il faudrait que les centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure atteignent un niveau d'emploi qui soit lié au nombre de personnes qui y vivent. Cela permettra à certaines personnes d'habiter près de leur lieu de travail, et à d'autres, de faire la navette en sens inverse du grand courant de la circulation. Par conséquent, le Plan encourage des niveaux considérables d'emploi dans chacun de ces centres.

Bien que l'aménagement à certains endroits, comme dans les centres urbains et à proximité des stations de couloirs de transport en commun, présente des avantages certains, le Conseil reconnaît que cet aménagement doit s'appuyer sur une infrastructure d'une capacité suffisante, faute de quoi il aura aussi des influences néfastes. Par exemple, il y aura encombrement de la circulation si la croissance du nombre d'emplois à un endroit particulier entraîne le dépassement de la capacité des réseaux routiers et de transport en commun.

Enfin, l'installation de l'infrastructure est le principal moyen dont la Région dispose pour influer sur les modalités et le moment de l'aménagement. Par exemple, il est improbable que le nombre d'emplois augmente dans les centres urbains avant que les services d'eau et d'égouts soient installés sur les terrains réservés aux fins d'emploi, et qu'il y ait un service de transport convenable.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

6. **Permettre l'aménagement de zones urbaines offrant chacune un choix de catégories de logements, une diversité d'emplois et une gamme complète de services et d'équipements urbains.**
7. **Arriver à une répartition des emplois dans la zone urbaine, autre que dans la zone centrale, qui soit à peu près proportionnelle à la répartition des ménages.**
8. **Accroître la proportion de tous les emplois dans la zone urbaine qui sont situés à proximité 30 de stations de couloirs de transport en commun (y compris dans la zone centrale).**
9. **Permettre un niveau d'aménagement qui ne dépasse pas la capacité prévue du réseau de transport et des autres services régionaux.**

2.1.6 Stratégie d'installation des services

La Région influe sur l'emplacement, le moment et l'envergure de l'aménagement en installant l'infrastructure dont elle est responsable. Dans les zones urbaines, les services municipaux d'eau et d'égouts sont essentiels à l'aménagement et leur installation sert souvent de catalyste de l'aménagement à des endroits particuliers.

La Région installe des conduites principales d'eau et d'égouts d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins pendant peut-être 50 ans, parce qu'il est difficile et coûteux d'accroître la capacité progressivement pour répondre à la demande au fur et à mesure qu'elle s'accroît. Par contre, les améliorations aux routes principales et aux services de transport en commun sont habituellement apportées après l'aménagement et, dans ce cas, il est souvent possible d'améliorer progressivement ces services pour répondre à la demande croissante (p. ex., en ajoutant une voie à une route).

Éventuellement, toute la zone urbaine, telle que désignée dans ce Plan, sera desservie par les installations centrales d'adduction d'eau et de traitement des eaux-vannes, par l'extension progresive des conduites principales d'eau et des réseaux d'égouts collecteurs, d'abord jusqu'à la zone de la phase 1, puis à celle de la phase 2. Toutefois, il ne sera pas possible d'étendre simultanément les conduites principales d'eau et d'égouts à tous les terrains désignés comme zones urbaines de la phase 1. Le coût de l'amélioration du centre de dépollution du ruisseau Green et des usines de purification de Britannia et de l'île Lemieux limitera les fonds disponibles pour les extensions de services jusqu'au milieu des années 1990.

Dans la zone de la phase 1, il est souhaitable d'étendre progressivement les conduites principales d'eau et d'égouts afin que la quantité de terrains résidentiels viabilisés à l'échelle régionale corresponde à une offre d'environ dix ans. Cet objectif a été fixé après un examen de l'offre de terrains résidentiels dans des zones urbaines de toutes les régions du Canada. Tout au long des années 1980, l'offre de terrains résidentiels viabilisés dans les régions métropolitaines canadiennes représentait en moyenne une demande projetée de dix ans.

La viabilisation des terrains industriels et des emplacements de concentration d'emplois est aussi importante. La disponibilité de services d'adduction d'eau et d'égouts ayant des capacités suffisantes est essentielle à la réalisation des objectifs d'emploi de ce Plan, et l'aménagement de ces services est une façon tangible par laquelle le Conseil peut aider à l'atteinte de ces objectifs.

Il ne convient pas d'inclure dans ce Plan un calendrier détaillé d'installation des services pour les terrains de la phase 1. De nombreux facteurs peuvent retarder ou avancer le besoin de réaliser des projets particuliers. Il est préférable d'examiner et d'établir ces détails chaque année lorsque le Conseil revoit son programme de dépenses d'investissement. Toutefois, comme principe général, le Conseil veut s'assurer que l'aménagement des services d'adduction d'eau et d'égouts procède d'une façon logique, en faisant le meilleur usage possible des capacités existantes dans l'ensemble du réseau, afin d'assurer une offre suffisante de terrains viabilisés. Le Conseil accordera la première priorité à la réalisation d'ouvrages pour terminer en grande partie la viabilisation des centres urbains de Kanata et d'Orléans avant l'extension des services principaux à la zone de la phase 1 du centre urbain sud.

L'aménagement de services dans la zone rurale pourrait être nécessaire dans certaines circonstances, soit lorsque la sécurité de la population est compromise par des réseaux d'égout privés défectueux ou par la contamination de puits privés. Dans de telles circonstances, on pourra aménager des services municipaux d'eau ou d'égouts, soit sous forme d'extensions des réseaux centraux ou de réseaux collectifs. Toutefois, en règle générale, on n'aménagera pas de services aux fins de permettre des aménagements supplémentaires au-delà des limites de la zone urbaine. L'installation de services pour les aménagements ruraux pourrait nuire à l'installation de services dans les zones urbaines désignées en détournant les fonds disponibles, ce qui retarderait l'aménagement complet des centres urbains et nuirait à l'atteinte des objectifs de ce Plan.

On trouvera à la partie 10 de ce Plan les politiques en matière d'aménagement de services.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

10. Installer dans les zones urbaines des services d'adduction d'eau et d'égouts qui appuient la structure d'aménagement désirée et qui lui sont adaptés.

11. Étendre les conduites principales d'eau et les réseaux d'égouts collecteurs à la zone urbaine de façon qu'un parc de terrains résidentiels suffisant pour répondre aux besoins de toute la Région pendant au moins 10 ans soit muni des principaux services.

2.1.7 Stratégie de transport

Une des responsabilités régionales les plus importantes est la planification, la construction et l'exploitation d'un réseau complet de routes principales et d'équipements de transport en commun complémentaires. Les facteurs qui influent sur la stratégie de transport de la Région comprennent les projections de croissance du nombre des déplacements se fondant sur la structure souhaitée de l'aménagement urbain, et les buts liés à la sécurité, à l'efficience, à l'économie d'énergie et à la réduction au minimum des dommages causés à l'environnement.

La croissance démographique et économique entraînera une augmentation du nombre quotidien de déplacements des résidents d'Ottawa-Carleton. La structure de la croissance dans la région de l'Outaouais aura aussi une influence. On prévoit qu'après le tournant du siècle, un total d'environ 2,7 millions de déplacements à toutes fins se feront dans la Région de la Capitale nationale pendant une période de 24 heures, à comparer à environ 1,8 million de déplacements en 1981 et à 1,2 million en 1971.

Entre 1971 et 1981, le nombre de déplacements dans Ottawa-Carleton a augmenté de 55 %, et le nombre de ménages, de 45 %. Le nombre de résidents n'a augmenté que de 16 %, ce qui fait ressortir le lien étroit entre la croissance du nombre de ménages et l'augmentation du nombre de déplacements. Pendant la période sur laquelle porte ce Plan, on s'attend que le taux de croissance des déplacements diminue en même temps que le taux de croissance des ménages.

Comme nous l'avons déjà mentionné, le rapport entre l'emplacement des logements et celui des emplois exerce une influence importante sur le réseau de transport. Le fait de restreindre la plupart des nouveaux aménagements à un petit nombre de zones urbaines améliorera l'accessibilité aux emplois, aux services et aux équipements communautaires, et limitera les dépenses pour le réseau de transport.

Un but central de cette stratégie d'aménagement est d'encourager la création d'un nombre considérable d'emplois dans trois centres urbains situés à l'extérieur de la ceinture de verdure, où l'on s'attend qu'environ la moitié des nouveaux logements urbains seront construits. On pourra réduire le besoin d'équipements de transport supplémentaires si les résidents de ces centres urbains y travaillent aussi. Un autre avantage de cette façon d'aborder la localisation des emplois est la possibilité d'utiliser de façon plus efficiente les équipements de transport desservant ces centres urbains, par suite des déplacements rattachés au travail qui se feraient en sens inverse des grands courants de la circulation aux heures de pointe. De même, la croissance démographique réalisée grâce à la construction de logements près des centres d'emploi dans les zones centrale et intraurbaine réduira l'encombrement dans ces zones.

Le présent Plan vise aussi à encourager la localisation d'une proportion élevée des nouveaux emplois de la Région dans de grands centres d'emploi situés à proximité de certaines stations des couloirs de transport en commun. On pourra ainsi assurer à la population active un niveau de service de transport en commun beaucoup plus élevé que si ces mêmes emplois étaient dispersés dans de petits centres répartis dans toute la zone urbaine. Cela améliorera aussi l'efficience du réseau de transport et aidera à assurer que la proportion des déplacements régionaux effectués par transport en commun demeure élevée. La réalisation de cette répartition des emplois exigera une collaboration étroite avec les municipalités locales et le secteur privé.

Les routes principales et le transport en commun ont des rôles différents qui sont liés à leur aptitude à assurer un service de transport efficace. Par suite de la diversité des types et des caractéristiques des déplacements, il est impossible de dépendre entièrement de l'un ou l'autre mode. Le transport en commun jouera un rôle plus important pour desservir la zone centrale et les centres d'emplois le long des couloirs de transport en commun. De plus, le transport en commun répond particulièrement bien aux besoins de transport des jeunes, des personnes âgées et des personnes qui ne sont pas en mesure de conduire une voiture particulière ou qui choisissent de ne pas le faire. Dans d'autres situations, les routes jouent un rôle aussi important, sinon plus. Par exemple, il faut un bon réseau régional de routes pour permettre les déplacements dans toute la région rurale et le transport par camion dans toute la région d'Ottawa-Carleton.

Dans le passé, la Région a relevé les défis de l'aménagement d'un réseau de transport efficient en accordant une grande importance à l'amélioration des transports en commun. Des directives spécifiques sur la part des déplacements assurés par le transport en commun dans les principaux corridors ont servi à élaborer la politique en matière de transport en commun. Entre 1975 et 1986, environ le tiers de la croissance du nombre total de déplacements et la quasi-totalité de l'augmentation des déplacements vers la zone centrale ont été absorbés par une utilisation accrue des transports en commun. Pendant cette période, on n'a pas beaucoup amélioré le réseau routier, en grande partie parce que les transports en commun ont attiré plus de passagers. De fait, en 1986, un moins grand nombre d'automobiles quittaient la zone centrale pendant les heures de pointe de l'après-midi que ce n'était le cas en 1975. Il est révélateur que la part des déplacements assurés par les transports en commun à Ottawa-Carleton soit une des plus élevées de toutes les régions urbaines de l'Amérique du Nord.

Il est improbable que les transports en commun continuent de connaître de fortes augmentations de leur part de l'ensemble du marché régional des déplacements, même s'il ne fait aucun doute que le nombre réel d'usagers augmentera considérablement. Les transports en commun ont déjà accompli tout ce dont on peut s'attendre d'eux en desservant leur marché le plus productif, soit la zone centrale. La seule augmentation future considérable de la part des déplacements régionaux assurés par les transports en commun se produira probablement dans les couloirs de transport en commun qui desservent les centres d'emploi situés à proximité de ces voies et dans les trois centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure.

Entre 1975 et 1986, on a pu absorber la croissance de la circulation privée et commerciale sans augmentation significative de la capacité du réseau routier régional. Contrairement à la situation au début des années 1970, de nombreux tronçons importants du réseau routier étaient, en 1986, utilisés à la limite de leur capacité, ou presque.

La stratégie d'aménagement souhaitée et l'extension continue du réseau de couloirs de transport en commun continuera de raffermir le rôle des transports en commun, mais c'est le réseau routier qui absorbera la plus grande partie de la croissance future des déplacements. Par conséquent, ce Plan met

l'accent sur l'extension continue du réseau de transport en commun ainsi que sur l'aménagement d'améliorations importantes du réseau routier régional pour remédier aux insuffisances existantes et pour absorber la croissance prévue du nombre de déplacements.

Un des principaux problèmes de circulation est le grave encombrement à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure que provoque la concentration d'un grand nombre de mouvements est-ouest dans le couloir du Queensway. La politique qui consiste à encourager la localisation d'une partie de la croissance démographique et de l'emploi dans un centre urbain sud aidera considérablement à réduire les pressions croissantes sur cet axe. Toutefois, au fur et à mesure que l'aménagement des trois centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure se poursuivra, il faudra apporter des améliorations progressives au réseau routier desservant ces collectivités.

Les caractéristiques importantes du réseau routier régional dans ce Plan (on trouvera une description plus complète de ce réseau dans la partie 11) comprennent les améliorations requises dans les trois corridors radiaux desservant les centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure, l'accès amélioré à la zone centrale, les équipements de détournement pour atténuer les problèmes d'encombrement dans le couloir du Queensway et la construction des voies de liaison manquantes du réseau routier régional existant.

Le présent Plan indique aussi les autoroutes provinciales, le réseau fédéral de promenades et les ponts sur la rivière des Outaouais. On suppose qu'il y aura des extensions et des améliorations du réseau d'autoroutes provinciales. Selon l'analyse de la circulation entreprise pendant l'établissement de ce Plan, il faudra apporter des améliorations aux réseaux routiers régionaux desservant les ponts actuels sur la rivière des Outaouais pour soutenir la circulation accrue entre Ottawa-Carleton et la région de l'Outaouais pendant la période sur laquelle porte ce Plan. Il se peut, selon la croissance réelle de la circulation, qu'il ne soit pas nécessaire de construire de nouveaux ponts sur la rivière des Outaouais pendant la période touchée par ce Plan. Toutefois, la Région participe avec d'autres niveaux de gouvernement à une étude plus détaillée pour évaluer le besoin et les emplacements possibles d'autres ponts sur la rivière des Outaouais.

Après l'an 2001, il faudra peut-être envisager la construction d'une route principale reliant les autoroutes 416 et 417 au sud de la ceinture de verdure. Dans le cadre de la planification du centre urbain sud, il faudra envisager de réserver un couloir pour cette voie de liaison future.

Tel qu'indiqué dans la Partie 11, ce Plan prévoit l'achèvement du réseau de couloirs de transport en commun de 31 km et son extension jusqu'à Kanata, Orléans, le centre urbain sud et South Keys. Le Conseil a l'intention d'entreprendre très tôt l'aménagement des stations dans les centre-villes d'Orléans, de Kanata et du centre urbain sud afin de favoriser la croissance de l'emploi et l'intégration des stations aux aménagements qu'on planifie dans ces centres urbains.

Pour la période ultérieure à celle visée par ce Plan, le Conseil envisage plusieurs autres couloirs de transport en commun qui pourraient être nécessaires pour absorber la croissance future des déplacements régionaux, assurer un service plus direct à un grand nombre d'usagers, supprimer les déplacements de transit dans la zone centrale et améliorer le service de transport en commun reliant les deux rives de la rivière des Outaouais.

On trouvera dans la partie 11 de ce Plan les objectifs et politiques concernant les transports, ainsi qu'une description plus détaillée des nouveaux équipements requis.

En résumé, l'objectif du Conseil est le suivant :

12. Aménager un réseau de transport intégré, composé de réseaux complémentaires de transport en commun et routier, qui appuie la structure d'aménagement souhaitée et lui soit adapté.

2.2 POLITIQUES

Les liens étroits entre un grand nombre des objectifs ci-dessus font en sorte qu'un petit nombre de politiques sont essentielles à la mise en oeuvre de la stratégie régionale d'aménagement décrite dans ce Plan. Les politiques précisées ailleurs dans ce Plan appuient la stratégie régionale d'aménagement.

Les objectifs ci-dessus démontrent la nécessité d'établir trois centres urbains à l'ouest, à l'est et au sud de la ceinture de verdure, et d'atteindre un équilibre entre une offre suffisante de terrains viabilisés et l'installation ordonnée et économique de l'infrastructure. Pour atteindre ces objectifs, on a désigné comme zone urbaine à l'annexe A tous les terrains à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, et les trois centres urbains.

On fait une distinction entre terrains de la phase 1 - comprenant les terrains à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, à Kanata, à Orléans et dans la partie du centre urbain sud, à Nepean, qui se situe au nord de la rivière Jock - et terrains de la phase 2, qui comprennent le reste du centre urbain sud. Les limites des terrains de la phase 2 ne sont qu'approximatives.

Les terrains désignés pour les utilisations résidentielles dans les zones de la phase 1 devraient satisfaire aux besoins jusqu'au milieu des années 1990, après quoi une partie ou la totalité des terrains de la phase 2 pourrait être nécessaire. Il se peut que certains terrains de propriété fédérale dans la

zone urbaine deviennent disponibles pour les aménagements résidentiels pendant cette période, ajoutant ainsi à l'offre de terrains dans les zones de la phase 1 et retardant la nécessité de recourir aux terrains de la phase 2. Le rythme réel de l'aménagement, la combinaison de catégories de logements et la proportion de logements neufs produits par l'utilisation des terrains vacants, le réaménagement et la transformation influeront aussi sur le moment où d'autres terrains urbains seront nécessaires. Il faudra donner la désignation de la phase 1 aux terrains de la phase 2 par amendement au présent Plan lorsque l'offre de terrains résidentiels vacants dans les zones de la phase 1 approchera de la norme minimale de dix ans de la demande projetée de logements.

On a déjà établi des plans détaillés pour la zone urbaine située à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, à Kanata, à Orléans, et dans la partie de Barrhaven du centre urbain sud. Leur structure urbaine interne est indiquée de façon schématique par la désignation de zones spécifiques à l'annexe B. Le reste du centre urbain sud est désigné zone urbaine générale (étude spéciale) à l'annexe B. On entreprendra, de concert avec les municipalités locales, des études pour déterminer la structure interne du centre urbain sud. Ces études se solderont par un amendement du présent Plan pour désigner des zones spécifiques à l'annexe B, établir un réseau routier régional et fixer des limites précises pour les terrains de la phase 2 sur l'annexe A. Les limites conceptuelles du centre urbain sud à l'annexe A englobent une superficie de terrains considérablement plus grande que la superficie nécessaire prévue d'environ 3 200 hectares.

Pour atteindre les objectifs régionaux relatifs aux diverses catégories de logements, à la diversité des emplois et à une gamme complète de services urbains, une politique ci-après établit des niveaux minimaux et maximaux de ménages et d'emplois pour les centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure. On établit des niveaux maximaux afin qu'aucun centre ne dépasse la capacité des services de transport et des autres services régionaux qu'on se propose de fournir; on établit des niveaux minimaux pour favoriser la construction de diverses catégories de logements, la diversification des emplois et l'aménagement d'une gamme de services urbains dans chaque centre, et pour assurer la bonne utilisation des investissements en services et en équipements.

On a étendu les services régionaux d'eau et d'égouts des systèmes centraux jusqu'au village de Stittsville et on a prévu une expansion considérable du village en désignant des terrains à aménager. La taille éventuelle de Stittsville et son aptitude à appuyer une gamme de catégories de logements et d'utilisations industrielles et commerciales lui donnent certaines caractéristiques d'une zone urbaine. La stratégie d'aménagement de ce Plan rejette explicitement la création de petits centres urbains en faveur d'un moins grand nombre de centres plus grands. Par l'adoption des politiques à la partie 10 de ce Plan, le Conseil vise à s'assurer que ce changement de zone rurale à zone urbaine ne se produira pas ailleurs sans un amendement au Plan. Toutefois, la politique ci-après reconnaît Stittsville comme zone urbaine. Toute extension des canalisations municipales à l'extérieur des zones urbaines de la phase 1 exigera un amendement au présent Plan.

Enfin, la Région reconnaît que l'aménagement de services de transport et d'autres services régionaux est un facteur important pour établir la mesure dans laquelle sont atteints les objectifs relatifs à la répartition des emplois. Par conséquent, l'aménagement de services de transport et d'autres services régionaux dans les zones désignées aux fins d'emploi est une priorité.

En résumé :

1. **Les zones suivantes sont désignées <zone urbaine> sur l'annexe A :**
   a) **tous les terrains à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, ainsi que Blackburn Hamlet et Bells Corners,**
   b) **un centre urbain d'environ 3 200 hectares à l'ouest de la ceinture de verdure (Kanata),**
   c) **un centre urbain d'environ 3 200 hectares à l'est de la ceinture de verdure (Orléans),**
   d) **un centre urbain d'environ 3 200 hectares au sud de la ceinture de verdure (centre urbain sud, qui comprend Barrhaven),**
   e) **environ 980 hectares à Stittsville.**
2. **L'aménagement immédiat des terrains situés à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, à Kanata, à Orléans et dans la partie du centre urbain sud de Nepean située au nord de la rivière Jock est approuvé, sous réserve des politiques ailleurs dans ce Plan. Ces terrains sont désignés comme terrains de la phase 1. Les autres terrains du centre urbain sud sont désignés terrains de la phase 2 et réservés pour aménagement futur. Ces terrains demeureront réservés à la production agricole le plus longtemps possible avant le début de l'urbanisation. Aucun aménagement ne sera permis qui pourrait nuire à l'aménagement éventuel d'un centre urbain.**
3. **Le Conseil entreprendra, de concert avec les villes de Nepean et de Gloucester, une étude de planification urbaine pour déterminer les politiques appropriées pour**

l'aménagement de la zone urbaine générale (étude spéciale) désignée à l'annexe B. Cette étude déterminera, entre autres choses :

a) la superficie et l'emplacement des terrains réservés aux fins résidentielles, et les mesures pour assurer la construction de diverses catégories de logements,

b) la superficie et l'emplacement des terrains réservés aux fins d'emploi, y compris l'emplacement d'un centre-ville et d'autres zones d'emploi,

c) l'emplacement d'une ou de plusieurs extensions du réseau de couloirs de transport en commun jusqu'au centre urbain,

d) le réseau routier nécessaire pour desservir le centre urbain, y compris l'emplacement d'une voie de liaison régionale entre les autoroutes 416 et 417,

e) les réseaux municipaux d'adduction d'eau et d'égouts nécessaires pour desservir la zone,

f) l'aménagement d'espaces verts publics suffisants dans le centre urbain, surtout le long des rivières, et de pistes cyclables continues, y compris une voie de liaison traversant la ceinture de verdure,

g) l'établissement de plans de drainage globaux pour la gestion des eaux pluviales.

4. Les municipalités locales prévoiront dans les plans directeurs locaux des moyens d'accueillir les nombres suivants d'emplois et de ménages dans les centres urbains et à Stittsville :

		Ménages	Emplois
Centre urbain			
Kanata	- minimum	25 000	30 000
	- maximum	30 000	40 000
Orléans	- minimum	25 000	30 000
	- maximum	30 000	40 000
Centre urbain sud			
Zone de la Phase 1	- minimum	18 000	20 000
	- maximum	20 000	26 000
Zone de la Phase 2	- minimum	7 000	10 000
	- maximum	10 000	14 000
Autre			
Stittsville	- maximum	4 000	5 000

5. Avant l'achèvement de l'étude dont il est question à la politique 3 ci-dessus, le Conseil pourra adopter un amendement à l'annexe B pour permettre la viabilisation et l'aménagement de zones résidentielles et industrielles supplémentaires dans la zone de la phase 1 du centre urbain sud située au nord de la rivière Jock.

6. Seules les extensions des conduites municipales aux zones urbaines de la phase 1 indiquées à la politique 2 ci-devant et aux zones rurales prévues à l'annexe H de ce Plan seront permises.

7. Le Conseil aménagera en priorité des réseaux de transport et d'autres services régionaux suffisants pour desservir les emplacements désignés aux fins d'emploi.

8. Le Conseil évaluera chaque année, lors de l'étude de son programme d'investissement quinquennal, la quantité de terrains résidentiels desservis par les conduites principales d'eau et les égouts collecteurs en fonction de son objectif qui consiste à maintenir une offre de ces terrains suffisante pour dix ans.

PARTIE 3 : LA ZONE URBAINE

3.0 INTRODUCTION

La présente partie contient les politiques pour l'aménagement de la zone urbaine désignée à l'annexe A, et de la ceinture de verdure qui la structure. On a établi des politiques pour un certain nombre de zones à l'intérieur de la zone urbaine, qui sont désignées à l'annexe B. Ces zones comprennent : les zones d'emploi, les centres commerciaux, les installations communautaires importantes et la zone urbaine générale.

3.1 ZONES D'EMPLOI

3.1.1 Introduction

L'activité écononomique, et notamment la création d'emplois, est le fondement de la croissance régionale. Le rôle premier de la Région est de prévoir dans sa planification les moyens d'accueillir les niveaux et les genres d'activité économique prévus. Le but qui consiste à "offrir une quantité et une diversité de logements et d'emplois suffisantes pour répondre aux besoins de la population projetée" traduit, dans une certaine mesure, cet intérêt.

Ce ne sont pas tous les emplacements qui conviennent pour les emplois. Une condition essentielle est leur accessibilité, qui est déterminée surtout en fonction de leur proximité du réseau régional de routes et de transport en commun. Il est financièrement impossible d'assurer un degré élevé d'accessibilité à un nombre indéfini d'emplacements. Pour assurer un accès commode, il doit y avoir un lien étroit entre la répartition des grands centres d'emploi et le réseau de transport régional prévu. L'intérêt que la Région accorde à la répartition de l'emploi est aussi manifeste dans le but qui consiste à "créer un système d'utilisation des sols et de transport qui mette l'accent sur la commodité des déplacements entre destinations...".

La zone centrale a un rôle particulier à jouer comme principal pôle d'attraction de tous les résidents de la Région. L'aménagement de foyers communautaires plus petits à certains endroits dans la zone urbaine permet d'assurer un accès commode à un éventail plus large de biens et de services, et d'économiser l'énergie, en réduisant le nombre et la longueur des déplacements et en appuyant l'utilisation accrue des services de transport en commun.

L'aménagement exige des services régionaux. Par conséquent, la Région veut assurer l'équilibre entre le niveau de service et le nombre d'emplois, ce qui comprend la question du calendrier de réalisation, et favoriser une structure d'aménagement qui assure la prestation efficiente des services.

En résumé, les quatre intérêts régionaux pour les zones d'emploi sont les suivants :

1. **Le nombre d'emplois à Ottawa-Carleton.**
2. **La répartition de ces emplois.**
3. **La zone centrale et les autres centres d'emploi.**
4. **La prestation de services de transport et d'autres services régionaux.**

3.1.2 Objectifs pour les zones d'emploi

Sauf en faisant valoir aux employeurs qu'Ottawa-Carleton est un bon endroit où implanter leurs entreprises, le Conseil a peu d'occasions d'influencer le taux de croissance dans la Région. Le présent Plan part du principe suivant, à savoir qu'il faut prendre les mesures nécessaires pour satisfaire aux besoins que suscitera le niveau de croissance de l'emploi le plus élevé auquel il est raisonnable de s'attendre. Cela obligera à prévoir divers emplacements pour différents genres d'emplois. Le Plan désigne des zones d'emploi qui absorberont environ 80 % de la croissance de l'emploi en milieu urbain. On s'attend que les 20 % restants soient répartis dans toute la région urbaine, dans des secteurs d'activité comme les écoles et les centres commerciaux de quartier, ou dans les installations communautaires importantes comme les hôpitaux et les universités.

Il importe que les zones d'emploi désignées soient visibles, d'accès facile par route et transport en commun et convenablement desservies par d'autres services régionaux. Le plus grand nombre possible de personnes doivent pouvoir accéder facilement aux emplois. Les stations des couloirs de transport en commun sont les emplacements les plus accessibles par transport en commun. En 1981, 32 % des emplois dans la zone urbaine étaient situés à des stations existantes et proposées des couloirs de transport en commun et dans la zone centrale. En augmentant cette proportion, on accroîtra l'accessibilité aux emplois.

En prévoyant plusieurs utilisations différentes dans les zones d'emploi désignées, on créera des occasions pour l'appui mutuel des utilisations, le regroupement de diverses activités pour les rendre accessibles au moyen d'un seul déplacement et le partage d'équipements comme le stationnement.

La conception des zones d'emploi doit rendre facile et agréable l'utilisation du transport en commun en prévoyant des réseaux piétons directs et sûrs.

La concentration des emplois près des zones résidentielles permettra à certaines personnes de trouver un emploi près de leur lieu de résidence, et à d'autres, de voyager en sens inverse du grand courant de circulation.

Pour maintenir la facilité d'accès par route et par transport en commun, il faudra équilibrer le nombre d'emplois éventuels et la capacité prévue du réseau de transport. Cela est particulièrement important dans la zone centrale.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Planifier et prévoir des terrains suffisants pour absorber une augmentation de 130 000 emplois d'ici l'an 2001.**
2. **Choisir pour l'emploi des emplacements faciles d'accès par route et transport en commun et convenablement desservis par les autres services régionaux.**
3. **Accroître la proportion de tous les emplois dans la zone urbaine qui sont situés à proximité de stations des couloirs de transport en commun (y compris dans la zone centrale).**
4. **Maintenir la zone centrale comme principal pôle d'attraction d'Ottawa-Carleton et de la Capitale nationale.**
5. **Réaliser des aménagements de haute densité et à utilisations mixtes à certaines stations choisies des couloirs de transport en commun.**
6. **Accroître les occasions d'utiliser les transports en commun lors de la conception des zones d'emploi.**
7. **Arriver à une répartition des emplois, autre que dans la zone centrale, qui soit à peu près proportionnelle à la répartition des ménages dans la zone urbaine.**
8. **Veiller à ce que le nombre d'emplois à accueillir dans une zone d'emploi désignée ne dépasse pas la capacité prévue du réseau de transport et des autres services régionaux.**

3.1.3 Politiques pour les zones d'emploi

Afin d'atteindre les objectifs du Conseil, le Plan désigne quatre genres de zones d'emplois et prévoit des politiques pour chacun. Il s'agit de la zone centrale, des centres d'emploi primaires, des centres d'emploi secondaires et des zones d'emploi à faible densité. On trouvera à la section 3.4 les politiques relatives aux zones d'emploi dans les zones portant la désignation <zone urbaine générale>.

3.1.3.1 Zone centrale

La zone centrale, telle que délimitée à l'annexe B, est et doit demeurer le principal centre commercial et d'affaires, le siège principal du gouvernement et le foyer des activités culturelles et récréatives d'Ottawa-Carleton. Pour lui conserver ce rôle, il faut s'attacher davantage à répondre aux besoins des piétons et à la rendre plus attrayante. Une augmentation des aménagements résidentiels serait aussi souhaitable.

Plusieurs paliers de gouvernement influent sur le développement de la zone centrale. Le gouvernement fédéral est à la fois un propriétaire foncier et l'organisme d'approbation de certains aménagements. La ville d'Ottawa a compétence en matière de zonage, de réglementation des plans de localisation et de désignation d'édifices historiques. La Région a compétence pour ce qui est de la plupart des routes de la zone centrale et du réseau de transport en commun. Une méthode d'urbanisme convenue par ces intervenants pour la zone centrale servira de guide pour la mise en oeuvre des aspects de l'aménagement qui relèvent de leur mandat.

Les questions qu'il faudra traiter dans le cadre d'une méthode d'urbanisme concertée comprennent : la circulation piétonne, les itinéraires et l'efficience des transports en commun, la structure des déplacements, la suffisance des espaces de stationnement, l'emplacement et la densité de l'aménagement, la création ou l'amélioration de parcours d'honneur et les espaces verts.

En 1981, il y avait environ 67 300 emplois dans la zone centrale. On s'attend que ce chiffre atteigne environ 90 000 en l'an 2001. Cela représente une baisse de la proportion du nombre total d'emplois offerte dans la zone centrale, tendance qui se manifestait déjà pendant la période de 1971 à 1981.

La capacité du réseau de transport desservant la zone centrale est limitée. De nombreux facteurs influent sur le nombre d'emplois possibles dans cette zone, notamment le pourcentage d'employés utilisant le transport en commun, les heures de travail, le taux d'occupation des véhicules et le nombre d'employés qui choisissent de se rendre au travail à pied ou à bicyclette. Le présent Plan prévoit un réseau de transport qui, si l'on se fonde sur des hypothèses raisonnables quant à l'utilisation du transport en commun et à la réalisation d'améliorations des routes pour supprimer les déplacements de transit, peut assurer un service suffisant pour le degré d'aménagement permis par l'arrêté de zonage existant à la date d'adoption du présent Plan. Les amendements au plan directeur local et à l'arrêté de zonage qui augmenteraient la quantité des aménagements permis seront évalués, entre autres choses,

en fonction de l'aptitude du réseau de transport à absorber les déplacements supplémentaires engendrés par l'aménagement.

En résumé :

1. **La zone centrale est désignée à l'annexe B.**
2. **La Région élaborera, de concert avec la ville d'Ottawa et la Commission de la Capitale nationale, une méthode de planification urbaine qui orientera l'aménagement futur de la zone centrale.**
3. **Lorsqu'il étudiera les amendements au plan directeur local et aux arrêtés de zonage, le Conseil exigera qu'on démontre que les niveaux d'emploi éventuels dans la zone centrale ne dépasseront pas la capacité du réseau de transport prévu et des autres services régionaux.**

3.1.3.2 Centres d'emploi primaires

Dans ce Plan, nous avons désigné comme centres d'emploi primaires les emplacements situés à proximité de stations des couloirs de transport en commun pouvant soutenir plus de 5 000 emplois dans des aménagements à utilisation mixte de forte densité. Ces emplacements sont très faciles d'accès. On peut leur assurer un service de transport en commun direct de haute qualité à partir des zones avoisinantes et, en raison de leur liaison avec le couloir de transport en commun, ils sont à moins de 40 minutes de la plus grande partie de la zone urbaine. Il est particulièrement important que les centres-villes de Kanata et d'Orléans aux extrémités du réseau prévu de couloirs de transport en commun atteignent un niveau d'au moins 10 000 emplois (bien qu'on ne s'attende pas à ce qu'ils aient atteint ce niveau en l'an 2001). Ces concentrations d'emplois contribueront aux niveaux globaux d'emploi dans les centres urbains et entraîneront une utilisation plus équilibrée du réseau de couloirs de transport en commun.

Les centres d'emploi primaires doivent regrouper diverses utilisations, comme les commerces, les bureaux, les hôtels, les services et les installations communautaires. On pourra y permettre les centres commerciaux régionaux et les installations communautaires importantes (voir la section 3.3), sous réserve des politiques des sections 3.2 et 3.3. En regroupant diverses utilisations en des endroits très faciles d'accès, ces centres d'emploi serviront de points de mire communautaires. L'accessibilité de la zone urbaine assurée par les stations des couloirs de transport en commun doit être complétée de voies piétonnes entre les utilisations et entre ces dernières et les stations. Pour réaliser un aménagement compact axé sur les piétons, des densités relativement fortes pourraient être nécessaires.

Les principales préoccupations de la Région en ce qui a trait aux centres d'emploi à proximité des stations des couloirs de transport en commun sont d'assurer les moyens de permettre l'aménagement de façon à réaliser le niveau souhaité d'emploi et de faire en sorte que l'aménagement soit compact et axé sur les piétons afin de réaliser les avantages de la facilité d'accès aux transports en commun.

En résumé :

4. **Les zones ayant les caractéristiques suivantes :**
   a) **des possibilités d'aménagement pouvant soutenir au moins 5 000 emplois dans des centres à l'intérieur de la ceinture de verdure et 10 000 emplois dans des centres à l'extérieur de celle-ci, avec une gamme d'utilisations à des densités relativement fortes,**
   b) **un accès direct à au moins une route régionale ayant la capacité voulue pour absorber la circulation prévue,**
   c) **situation à proximité d'une station existante ou proposée des couloirs de transport en commun**

   sont désignées comme centres d'emploi primaires à l'annexe B.
5. **Les aménagements dans les centres d'emploi primaires permis par les arrêtés de zonage existants à la date de l'adoption du présent Plan demeureront possibles jusqu'à ce que les plans directeurs locaux contiennent des dispositions ayant trait à l'atteinte du nombre d'emplois précisé dans la politique 4a) ci-dessus.**
6. **Les plans directeurs locaux et les plans de lotissement doivent prévoir l'aménagement compact et axé sur les piétons dans les centres d'emploi primaires.**
7. **Malgré l'incapacité de la Région d'imposer des conditions à l'égard de l'approbation par les municipalités locales de plans de localisation portant sur l'emplacement des bâtiments et des terrains de stationnement et sur l'aménagement de voies piétonnes, la Région informera les municipalités locales de ses préoccupations lorsqu'elles feront circuler les demandes de plans de localisation touchant les centres d'emploi primaires.**

3.1.3.3 Centres d'emploi secondaires

On a désigné comme centres d'emploi secondaires des centres d'emploi plus petits soutenant une gamme d'utilisations. Ces emplacements sont importants sur le plan régional parce qu'ils ont la possibilité de soutenir 2 000 à 5 000 emplois à des densités relativement fortes. Bien que les concentrations d'emplois de cette ampleur n'aient pas les mêmes répercussions que les centres d'emploi primaires, elles demandent quand même énormément au réseau régional de routes et de transports en commun. À long terme, elles ont un effet considérable sur la répartition globale des emplois.

Les principales préoccupations de la Région en ce qui a trait aux centres d'emploi secondaires sont de prévoir des possibilités d'aménagement qui permettent d'atteindre le niveau souhaité d'emplois et, si les centres sont à proximité d'une station d'un couloir de transport en commun, de faire en sorte que l'aménagement soit compact et axé sur les piétons, afin d'obtenir les avantages de l'accès facile aux transports en commun.

On permettrait une gamme d'utilisations semblable à celle qui est permise dans les centres d'emploi primaires.

En résumé :

8. Les zones choisies ayant les caractéristiques suivantes :

- **a) des possibilités d'aménagement pouvant soutenir entre 2 000 et 5 000 emplois avec une gamme d'utilisations à des densités relativement fortes,**
- **b) un accès direct à une route régionale ayant la capacité voulue pour absorber la circulation prévue,**
- **c) la capacité d'assurer un service de transport en commun efficient à haute fréquence toute la journée,**

sont désignées comme centres d'emploi secondaires à l'annexe B.

9. Il faut maintenir dans les centres d'emploi secondaires le potentiel d'aménagement permis dans les arrêtés de zonage existants à la date d'adoption du présent Plan jusqu'à ce que les plans directeurs locaux contiennent des dispositions concernant l'atteinte du nombre d'emplois précisé dans la politique 8a) ci-dessus.

10. Les plans directeurs locaux et les plans de lotissement doivent prévoir l'aménagement compact et axé sur les piétons dans les centres d'emploi secondaires situés à proximité de stations des couloirs de transport en commun.

11. Malgré l'incapacité de la Région d'imposer des conditions à l'égard de l'approbation par les municipalités locales de plans de localisation portant sur l'emplacement des bâtiments et des terrains de stationnement et sur l'aménagement de voies piétonnes, la Région informera les municipalités locales de ses préoccupations lorsqu'elles feront circuler les demandes de plans de localisation touchant les Centres d'emploi secondaires situés à proximité de stations de couloirs de transport en commun.

3.1.3.4 Zones d'emploi à faible densité

La quatrième désignation de zone d'emploi est la zone d'emploi à faible densité. Ces zones prévoient les utilisations industrielles habituelles, comme l'entreposage, la fabrication, les services commerciaux, les services publics et la construction, ainsi que les nouveaux parcs industriels. Les commerces de détail, les services, les bureaux et les utilisations récréatives peuvent aussi convenir, à condition que la densité d'aménagement soit relativement faible comparativement à celle des centres d'emploi primaires et secondaires.

Généralement, les zones pouvant soutenir au moins 2 000 emplois dans des aménagements à faible densité sont désignés dans ce Plan comme zones d'emploi à faible densité.

En résumé :

12. Les zones choisies ayant les caractéristiques suivantes :

- **a) des possibilités d'aménagement pouvant soutenir plus de 2 000 emplois avec une gamme d'utilisations à des densités relativement faibles,**
- **b) un accès direct à une route régionale ayant la capacité voulue pour absorber la circulation prévue, et, en particulier, un accès aux itinéraires désignés pour camions,**
- **c) la capacité d'assurer un service efficient de transport en commun aux heures de pointe**

sont désignées comme zones d'emploi à faible densité à l'annexe B.

13. Les plans directeurs locaux et les plans de lotissement pour les zones d'emploi à faible densité doivent appuyer la prestation d'un service attrayant et efficient de transport en commun, en conformité avec la politique 15 de la section 11.4.1.

3.2 INSTALLATIONS COMMERCIALES

3.2.1 Introduction

La Région ne s'intéresse qu'à certains aspects liés aux installations commerciales, notamment la fonction de vente au détail de la zone centrale et des centres-villes des centres urbains, et l'emplacement des grands centres commerciaux.

Les activités commerciales sont un élément important pour que la zone centrale demeure le principal foyer d'activité d'Ottawa-Carleton.

Tel que précisé à la partie 2, l'intention du Conseil est de s'assurer que les centres urbains soient aménagés avec une gamme complète de services, de catégories de logements et d'emplois. Un commerce de détail considérable dans les centres-villes aidera à accroître la gamme de services disponibles et le nombre d'emplois.

Les centres commerciaux régionaux offrent un service à plus d'une municipalité locale. Ils concurrencent directement la zone centrale et pourraient retarder l'aménagement de commerces de détail dans les centres-villes des centres urbains. L'emplacement et la taille de ces centres commerciaux intéressent donc la Région.

Parmi les buts régionaux précisés à la partie 1, il y a celui de "créer un système d'utilisation des sols et de transport qui mette l'accent sur la commodité des déplacements entre destinations et favorise l'installation d'une gamme complète de services publics et d'équipements communautaires". Un autre but régional consiste à "réduire le plus possible le coût public des services nécessaires, en fonction des avantages globaux". Les centres commerciaux régionaux et communautaires (c.-à-d. les grands centres commerciaux) sont des destinations importantes qui exigent des routes, des services de transport en commun et d'autres services régionaux. Par conséquent, leur emplacement intéresse particulièrement la Région.

En résumé, les intérêts régionaux en matière d'installations commerciales concernent :

1. **Le commerce de détail dans la zone centrale et dans les centres-villes des centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure.**
2. **L'emplacement des centres commerciaux importants.**

3.2.2 Objectifs à l'égard des centres commerciaux

Le nombre, la diversité et la qualité des installations commerciales dans la zone centrale en font la zone de commerce de détail la plus importante d'Ottawa-Carleton. On s'attend que la zone centrale conserve ce rôle, mais sa part de l'ensemble du commerce de détail diminuera au fur et à mesure de l'aménagement d'autres centres commerciaux communautaires et régionaux.

Les centres commerciaux importants exigent beaucoup du réseau de transport et des autres services régionaux. Il n'est pas souhaitable qu'ils soient aménagés à des endroits où le coût de l'aménagement de l'infrastructure et des services régionaux n'est pas raisonnable.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Maintenir la zone centrale comme zone de commerce de détail la plus importante d'Ottawa-Carleton.**
2. **Protéger les possibilités de commerce de détail des centres-villes des centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure.**
3. **Choisir pour les centres commerciaux importants des emplacements qui soient faciles d'accès par route et par transport en commun et qui soient convenablement desservis par les autres services régionaux.**

Les installations commerciales constituent une partie importante des aménagements à utilisations mixtes. Par conséquent, l'objectif visant les aménagements à utilisations mixtes de forte densité à certaines stations le long des couloirs de transport en commun, précisé à la section 3.1.2 intitulée Zones d'emploi, s'applique aussi à l'emplacement des centres commerciaux importants.

3.2.3 Politiques en matière d'installations commerciales

Un centre commercial s'entend d'un groupe de commerces de détail et d'entreprises de services personnels qui sont planifiés et gérés comme unité d'exploitation. Cette définition exclut les points de vente au détail individuels et les bandes de magasins de détail (p. ex., le long du chemin Richmond). Les politiques visant ces installations commerciales seront établies dans les plans directeurs locaux.

Le regroupement de centres commerciaux et d'autres utilisations dans des zones d'utilisation mixte pour le commerce de détail, les services, les bureaux et les utilisations communautaires comporte certains avantages, dont l'appui mutuel des diverses utilisations et une plus grande commodité pour les résidents du point de vue du nombre et de la durée des déplacements nécessaires.

Dans le présent Plan, les centres commerciaux sont classés comme centres de quartier, communautaires et régionaux en fonction de leur surface locative brute. Pour établir la surface locative

brute des centres commerciaux dans les aménagements à utilisations mixte, on ne tiendra compte que des commerces de détail et des services qu'on trouve normalement dans les centres commerciaux. L'aire de plancher pour d'autres composantes, comme les bureaux et les installations communautaires, ne sera pas comprise, pourvu que l'aire nécessaire à ces autres utilisations ne puisse être transformée facilement en locaux de commerce de détail.

Les politiques spécifiques visant à restreindre le nombre et l'emplacement des centres commerciaux régionaux et à fournir des critères pour l'emplacement des centres commerciaux communautaires sont destinées à maintenir la fonction de commerce de détail de la zone centrale, à protéger les possibilités commerciales de détail des centres-villes et à assurer un accès commode en veillant à ce que les centres commerciaux importants soient bien situés par rapport au réseau de transport prévu.

3.2.3.1 Centres commerciaux régionaux

Il faut un nombre restreint de centres commerciaux régionaux pour desservir la population. Ces centres commerciaux desservent de très grandes régions du marché et, par conséquent, exigent beaucoup des réseaux provinciaux et régionaux de routes et de transport en commun. Au moment de l'adoption de ce Plan, il y avait trois centres commerciaux régionaux (Bayshore, Carlingwood et St. Laurent). Il faudra construire un autre centre commercial régional pour desservir le nombre croissant de résidents du sud de la zone urbaine à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure (South Keys). Le Conseil veut que la composante de commerce de détail des centres-villes des centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure prenne une ampleur régionale.

Afin de protéger les possibilités commerciales de détail des centres-villes, on a imposé pour les centres commerciaux régionaux désignés à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure des restrictions de taille qui approchent de leur taille actuelle. Lorsqu'on aura aménagé des centres commerciaux régionaux dans l'un ou plusieurs des centres urbains, cette politique sera réévaluée.

Toute modification des restrictions de taille pour les centres commerciaux régionaux ou les propositions en vue de désigner d'autres centres commerciaux régionaux seront évaluées en fonction d'une étude régionale du commerce de détail (préparée pour la Région) afin d'établir si l'effet de ces projets sur la fonction de commerce de détail de la zone centrale et sur les autres centres commerciaux régionaux serait déraisonnable.

En résumé :

1. **Les centres commerciaux régionaux, définis comme les centres situés à l'extérieur de la zone centrale et ayant plus de 35 000 mètres carrés de surface locative brute, sont désignés sur l'annexe B.**

2. **Lorsqu'il envisagera un amendement de ce Plan portant sur un nouvel emplacement proposé pour un centre commercial régional, le Conseil exigera que :**

   a) **l'emplacement soit directement accessible à partir d'au moins une route régionale ou autoroute provinciale et que le réseau routier avoisinant ait la capacité voulue pour absorber la circulation prévue;**

   b) **l'emplacement soit à proximité d'une station existante ou proposée d'un couloir de transport en commun; et**

   c) **d'autres services régionaux puissent être aménagés convenablement.**

Le Conseil examinera l'effet possible de la proposition sur la fonction de commerce de détail de la zone centrale et sur d'autres centres commerciaux régionaux en se fondant sur une étude régionale du commerce de détail préparée pour la Région, et tiendra compte de la disponibilité et de la qualité d'autres emplacements possibles.

3. **La surface locative brute des centres commerciaux régionaux situés à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure sera limitée en conformité avec le tableau suivant :**

Emplacement	Superficie en m^2
Bayshore	70 000
Carlingwood	50 000
St-Laurent	55 000
South Keys	50 000

4. **Le Conseil révisera la politique 3 lorsqu'une étude régionale du commerce de détail aura été achevée pour la Région et qu'un centre commercial régional d'au moins 50 000 mètres carrés de surface locative brute aura été construit dans le centre-ville de Kanata ou dans celui d'Orléans.**

5. **Le Conseil désignera un centre commercial régional dans le centre-ville de la partie de Nepean du centre urbain sud de Barrhaven par voie d'amendement à ce Plan.**

3.2.3.2 Centres commerciaux communautaires

Les centres commerciaux communautaires offrent surtout des biens et des services de nécessité quotidienne, notamment des produits alimentaires. Ils ne concurrencent pas directement la zone centrale. Les municipalités locales décideront de leur emplacement et de leur nombre, en conformité avec les critères du Plan.

L'aménagement de centres commerciaux communautaires dans les centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure pourrait nuire à l'aménagement d'une zone de commerce de détail importante dans les centres-villes. L'aménagement de centres commerciaux communautaires à l'extérieur de la ceinture de verdure sera restreint jusqu'à ce qu'une composante importante de commerce de détail soit établie dans les centres-villes.

En résumé :

6. **Les centres commerciaux situés à l'extérieur de la zone centrale et ayant entre 10 000 et 35 000 mètres carrés de surface locative brute sont définis comme des centres commerciaux communautaires.**

7. **On pourra permettre l'aménagement de centres commerciaux communautaires dans les zones désignées comme centre d'emploi primaire, centre d'emploi secondaire ou zone urbaine générale sur l'annexe B, à condition que :**

   a) **les Centres commerciaux communautaires ne soient permis dans chaque centre urbain que lorsqu'un centre commercial régional d'au moins 50 000 mètres carrés de surface locative brute aura été aménagé dans le centre-ville du centre urbain particulier;**

   b) **L'emplacement soit directement accessible à partir d'une route régionale ou d'une autoroute provinciale et que le réseau routier adjacent ait la capacité voulue pour absorber la circulation prévue;**

   c) **un service efficient de transport en commun à haute fréquence soit disponible toute la journée; et**

   d) **les autres services régionaux puissent être aménagés convenablement.**

3.2.3.3 Centres commerciaux de quartier

Les centres commerciaux de quartier répondent aux besoins quotidiens des résidents régionaux. Par conséquent, ils sont permis dans la plus grande partie de la zone urbaine et dans les villages de la zone rurale.

En résumé :

8. **Les centres commerciaux situés à l'extérieur de la zone centrale et ayant entre 3 000 et 10 000 mètres carrés de surface locative brute sont définis comme centres commerciaux de quartier.**

9. **Les centres commerciaux de quartier peuvent être autorisés n'importe où dans la zone urbaine, sauf sur les terrains désignés Espace vert riverain, Zone de conservation (urbaine) ou Zone écologique naturelle sur l'annexe B. Ils peuvent aussi être situés dans les villages et dans les villages desservis de la zone rurale.**

3.3 INSTALLATIONS COMMUNAUTAIRES IMPORTANTES

3.3.1 Introduction

Les installations communautaires importantes comprennent les installations comme les hôpitaux, l'Université d'Ottawa et l'Université Carleton, le campus principal du Collège Algonquin, les installations du Super Ex, les installations sportives, récréatives et culturelles importantes et les grands terminus. Ces installations présentent certaines caractéristiques communes.

Elles sont soit uniques, soit en nombre limité, de sorte que les zones qu'elles desservent comprennent plusieurs municipalités locales et peuvent déborder les limites de la Région d'Ottawa-Carleton. Par exemple, il n'y a qu'un hôpital pour enfants à Ottawa-Carleton, qui dessert l'est de l'Ontario. En 1986, il y avait quatre hôpitaux communautaires à Ottawa-Carleton, qui desservaient chacun plusieurs municipalités locales, ainsi que les comtés avoisinants.

Un grand nombre de personnes ont besoin d'un accès commode aux services offerts dans ces installations. Il faut des routes régionales et des services de transport en commun pour assurer cette facilité d'accès.

Enfin, à l'exception du terminus d'autobus, ces installations représentent aussi des investissements publics considérables. Il est raisonnable d'élaborer un processus pour la prise de décisions sur leur emplacement qui prévoie toutes les occasions possibles pour permettre la participation directe de toutes les parties intéressées.

Un certain nombre des buts de la partie 1 de ce Plan sont pertinents dans le cas des installations communautaires importantes, notamment celui de "créer un système d'utilisation des sols et de transport qui mette l'accent sur la commodité des déplacements entre destinations et favorise l'installation d'une gamme complète de services publics et d'équipements communautaires". Les grandes installations communautaires sont des destinations importantes. Lors du choix des emplacements pour ces installations, il faut donc tenir compte de la nécessité d'assurer un accès commode à ces destinations et de les répartir convenablement.

En résumé, l'intérêt régional concerne :

i. **La répartition et l'emplacement des installations communautaires importantes.**

3.3.2 Objectifs à l'égard des installations communautaires importantes

Les objectifs à l'égard des installations communautaires importantes découlent directement de l'intérêt et des buts régionaux. La question de l'accès commode englobe la localisation par rapport au réseau routier et aux services de transport en commun, et la répartition équitable en fonction de la population de la région desservie, s'il y a plus d'une installation d'un type particulier. Par exemple, il ne serait pas souhaitable que tous les hôpitaux communautaires soient regroupés dans une même partie de la zone urbaine, même s'ils bénéficiaient tous d'un excellent accès par route et transport en commun.

Les installations communautaires importantes peuvent avoir des effets néfastes, liés notamment à la circulation, sur les utilisations avoisinantes des sols. Normalement, il incombe aux municipalités locales d'atténuer ces effets néfastes par la voie de l'approbation des plans de localisation. Toutefois, lorsque la Région consacre des fonds à une installation communautaire importante particulière, elle aura pour objectif de réduire le plus possible les influences néfastes. Il faudra aussi prendre en compte la nécessité de réduire le plus possible le coût de l'aménagement de routes et de services de transport en commun convenables jusqu'à ces installations, mais ce facteur ne doit pas primer sur les autres objectifs.

En résumé, les objectifs du Conseil à l'égard de l'emplacement et de la répartition des installations communautaires importantes sont les suivants :

1. **Réaliser une répartition équitable des installations communautaires importantes en fonction de la population de la zone desservie lorsqu'il y a plus d'une installation d'un type particulier;**
2. **Choisir des emplacements pour les installations communautaires importantes qui soient commodes et accessibles;**
3. **Réduire le plus possible toute influence néfaste, notamment sur les zones résidentielles avoisinantes, exercée par les installations communautaires importantes financées par la Région;**
4. **Réduire le plus possible le coût du réseau de transport et des autres services régionaux, en fonction des avantages globaux.**

3.3.3 Politiques en matière d'installations communautaires importantes

L'emplacement des installations communautaires importantes influe sur les résidents de plus d'une municipalité. En exigeant un amendement de ce Plan pour d'autres emplacements pour ces installations, on permettra la participation directe de toutes les parties intéressées au processus de prise de décisions. Le respect de certains critères de sélection des emplacements (emplacement central par rapport à la population de la zone desservie, bon accès par les routes et les transports en commun, compatibilité avec les utilisations des terrains attenants) permettra d'atteindre les objectifs régionaux.

En résumé :

1. **Les installations communautaires importantes, définies comme les équipements tels les hôpitaux, l'Université d'Ottawa et l'Univesité Carleton, le campus principal du Collège Algonquin, les installations du Super Ex, les installations sportives, récréatives et culturelles et les grands terminus de transport sont désignées sur l'annexe B.**
2. **Lorsqu'il envisagera un amendement à ce Plan portant sur un nouvel emplacement proposé pour une installation communautaire importante, le Conseil prendra en compte le besoin :**
   a) **d'un emplacement central par rapport à la population de la zone desservie;**
   b) **d'un accès direct à une route régionale ou à une autoroute provinciale ayant la capacité voulue pour absorber la circulation prévue;**
   c) **si l'installation proposée doit être située dans la zone urbaine, d'un service efficient de transport en commun à haute fréquence fonctionnant toute la journée;**

de toute exigence particulière relative à l'emplacement de l'installation particulière à l'étude ainsi que de la disponibilité et de la qualité d'autres emplacements possibles.

3. **En sus de la politique 7 à la section 1.7.2, le Conseil demande au gouvernement fédéral de respecter les critères précisés dans la politique 2 ci-devant et d'informer et de consulter le Conseil et les municipalités locales lors de l'établissement de nouveaux emplacements pour les musées et d'autres institutions culturelles fédérales.**

3.4 ZONES URBAINES GÉNÉRALES

3.4.1 Introduction

Des sections précédentes de la présente partie de ce Plan contiennent des politiques ayant trait à la mise en oeuvre de la répartition souhaitée des emplois, des grands centres commerciaux et des installations communautaires importantes. Le Conseil a aussi établi des politiques, qui sont présentées à la section 11.5, relatives à l'aménagement d'un réseau de grands couloirs cyclables à l'intérieur de la zone urbaine. Toutefois, dans une grande partie de la zone urbaine, on a procédé à l'aménagement ou on y procédera en regroupant des logements, des installations communautaires locales comme des écoles et des parcs, des installations commerciales locales et d'autres utilisations non résidentielles qui ne sont pas régies par les politiques ci-devant.

Le principal intérêt régional dans ces zones est la création d'un milieu de vie agréable pour les résidents urbains. Cet intérêt est partagé avec d'autres niveaux de gouvernement, qui peuvent chacun traiter de certains aspects. Par exemple, les municipalités locales peuvent contribuer directement à l'attrait du milieu de vie en imposant des normes par l'intermédiaire d'arrêtés de zonage et d'accords relatifs aux plans de localisation. Les buts régionaux qui consistent à "créer un système d'utilisation des sols et de transport qui mette l'accent sur la commodité des déplacements entre destinations et favorise l'installation d'une gamme complète de services publics et d'équipements communautaires", à "protéger les habitants contre les risques d'exposition à des influences écologiques néfastes" et à "être le moins tributaire possible des ressources énergétiques non renouvelables" portent tous sur divers aspects d'un milieu de vie souhaitable, c.-à-d. la commodité, la sécurité et l'économie d'énergie.

Le deuxième intérêt régional reconnaît la contribution importante que fait la Région en fournissant le transport et les autres services régionaux qui sont essentiels à l'aménagement de la zone urbaine.

En résumé, les intérêts régionaux concernent :

1. **Un milieu de vie alliant sécurité, commodité et économie d'énergie pour les résidents urbains.**
2. **La prestation de services de transport et d'autres services régionaux.**

3.4.2 Objectifs à l'égard des zones urbaines générales

Par suite de la responsabilité de la Région à l'égard des réseaux de routes principales et de transport en commun, la contribution régionale à un milieu de vie alliant sécurité, commodité et économie d'énergie est axée sur le rapport entre l'utilisation des sols et le transport.

Par exemple, si l'on prévoit des utilisations non résidentielles comme les écoles et les installations commerciales locales à l'intérieur des zones urbaines générales, les résidents n'auront pas à faire chaque jour de longs déplacements pour se rendre à ces installations.

La prise de dispositions convenables pour les déplacements à pied ou à bicyclette, en voiture ou en autobus aide à assurer la sécurité et la commodité du transport. L'intérêt de la Région englobe les déplacements à pied et à bicyclette parce que ces modes de transport réduisent la consommation de ressources énergétiques non renouvelables et parce que la plupart des déplacements par autobus commencent et se terminent par un déplacement à pied.

En prévoyant des occasions d'utiliser l'énergie solaire, on aide aussi à réduire la mesure dans laquelle on est tributaire des ressources énergétiques non renouvelables.

Comme la Région est responsable de l'aménagement d'un grand nombre des services essentiels à l'aménagement, un de ses objectifs consiste à réduire le plus possible le coût de ces services. Toutefois, elle apporte une réserve à cet objectif, en reconnaissance du fait que des compromis pourraient être nécessaires. Par exemple, le tracé d'une route collectrice sur laquelle circuleront les véhicules des services de transport en commun devrait être aussi direct que possible et relier plusieurs aménagements avoisinants afin de réduire le plus possible les frais d'exploitation. Mais un tel tracé peut entrer en conflit avec l'emplacement souhaité d'un parc ou d'une installation de traitement des eaux pluviales, de sorte qu'un compromis devient nécessaire.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Planifier et prévoir une gamme d'utilisations des terrains et un réseau de transport dans les zones désignées zones urbaines générales qui permettent :**

a) **des utilisations non résidentielles suffisantes pour répondre aux besoins quotidiens des résidents urbains;**

b) **un accès sûr et commode en véhicule automobile, par transport en commun, à bicyclette et à pied;**

c) **des moyens d'utiliser des modes de transport à haut rendement énergétique;**

d) **des moyens d'utiliser l'énergie solaire.**

2. **Réduire le plus possible le coût du réseau de transport et des autres services régionaux, en fonction des avantages d'ensemble.**

3.4.3 Politiques relatives aux zones urbaines générales

En matière de planification urbaine, les principaux moyens par lesquels la Région peut aider à créer un milieu de vie alliant sécurité, commodité et économie d'énergie sont l'application des politiques établies dans ce Plan, l'approbation des plans de lotissement et les commentaires sur les arrêtés de zonage et les plans de localisation.

Les politiques 1 et 2 s'appliquent à toutes les zones portant la désignation zone urbaine générale. On permet les utilisations non résidentielles dans les zones urbaines générales afin de réduire les déplacements nécessaires pour répondre aux besoins quotidiens. Toutefois, on impose certaines restrictions aux utilisations non résidentielles afin d'assurer l'atteinte des objectifs régionaux concernant la répartition des emplois et des centres commerciaux importants. On attire l'attention sur la nécessité d'aménager des couloirs cyclables traversant les zones urbaines générales.

1. **Les zones urbaines générales désignées sur l'annexe B doivent servir principalement aux fins résidentielles. Des utilisations non résidentielles peuvent aussi être permises, sous réserve des exigences suivantes :**

   a) **les concentrations d'utilisations non résidentielles peuvent être permises, jusqu'à un potentiel de 2 000 emplois;**

   b) **les centres commerciaux peuvent être permis sous réserve des politiques de la section 3.2.3.**

2. **De grands couloirs cyclables seront aménagés dans les zones urbaines générales, tel qu'indiqué sur l'annexe F.**

En adoptant des politiques pour les terrains portant la désignation Zone urbaine générale, on reconnaît que les moyens d'atteindre les objectifs cernés sont plus nombreux dans les zones dont la densité d'aménagement est relativement faible.

Les politiques 3, 4 et 5 (ci-après) s'appliquent aux zones désignées Zones urbaines générales dont la densité d'aménagement est relativement faible. Elles portent sur des aspects spécifiques de l'utilisation des terrains, du réseau de transport et des liens entre eux qui aideront à assurer la sécurité, la commodité et l'économie d'énergie et à réduire le plus possible les coûts.

La distance à pied moyenne jusqu'aux arrêts du service de transport en commun est réduite le plus possible si les aménagements à densité plus élevée sont situés près de ces arrêts (courte marche pour le plus grand nombre possible de personnes). Pour assurer un niveau minimal d'accès commode pour tous, on établit aussi une distance à pied maximale jusqu'aux arrêts du service de transport en commun. Si le tracé des rues fait en sorte que les distances de marche dépassent la norme, il faut aménager des sentiers piétons à revêtement pouvant servir de raccourci pour pallier cet inconvénient. Parce que cette politique ne s'applique pas uniquement aux zones urbaines générales, elle figure dans la partie 11, Transports, et l'on y renvoit dans la présente section.

Si les aménagements ne sont pas contigus, cela peut entraîner une mauvaise utilisation de la capacité des conduites d'eau et d'égout et des frais d'exploitation plus élevés pour les transports en commun (parce que les autobus ont de longs itinéraires dans des zones vacantes). Une façon de réduire les coûts le plus possible consiste à procéder à l'aménagement par étapes, afin que les aménagements soient attenants.

La politique 6 reconnaît que, dans les zones où la densité d'aménagement est relativement élevée, il sera plus difficile de mettre en oeuvre les politiques relatives à la disposition des rues et aux utilisations des terrains que dans les zones dont la densité d'aménagement est relativement faible.

En résumé :

3. **Les plans directeurs locaux, les plans de lotissement et les arrêtés de zonage dans les zones où la densité d'aménagement est relativement faible assureront la disposition convenable des rues et des utilisations des terrains pour permettre l'accès commode par divers modes de transport. Par conséquent, ils prévoieront :**

   a) **un nombre suffisant d'emplacements pour les commerces de détail, les services et les installations communautaires pour répondre aux besoins quotidiens des résidents de la zone dont on planifie l'aménagement et des zones avoisinantes, le cas échéant;**

b) **la localisation et le regroupement des installations communautaires, notamment les écoles, les garderies, les maisons de santé et les foyers pour personnes âgées, dans les rues desservies ou devant être desservies par les transports en commun, ou aussi près que possible de ces rues;**

c) **des déplacements sûrs et commodes pour les piétons et les cyclistes, facilités par un réseau de routes appuyant ces modes de transport. Lorsque le tracé des routes est sinueux, il faudra aménager des voies piétonnes et (ou) cyclables directes;**

d) **un service de transport en commun attrayant et efficient, en conformité avec la politique 15 de la section 11.4.1.**

4. **Lors de l'étude des plans directeurs locaux et des plans de lotissement dans les zones dont la densité d'aménagement est relativement faible, le Conseil pourra imposer des exigences pour réaliser un aménagement contigu afin qu'il soit possible de fournir de façon plus efficiente les services de transport et d'autres services régionaux.**

5. **Les plans directeurs locaux, les plans de lotissement et les arrêtés de zonage dans les zones dont la densité d'aménagement est relativement faible favoriseront l'aménagement de logements avec fenêtres donnant sur le sud et capteurs solaires par les moyens suivants :**

a) **orienter les rues locales à 30 degrés ou moins de l'axe est-ouest et les rues collectrices à 30 degrés ou moins de l'axe nord-sud ou est-ouest, dans toute la mesure du possible;**

b) **orienter les terrains pour les maisons individuelles et jumelées à 30 degrés ou moins de l'axe nord-sud, dans toute la mesure du possible;**

c) **situer les blocs de terrains destinés aux bâtiments de plus de quatre étages de façon à réduire le plus possible la projection d'ombre sur les zones résidentielles à faible densité, à moins qu'un tel emplacement ne soit pas souhaitable en raison des considérations relatives au transport en commun précisées dans la politique 15 de la section 11.4.1.**

6. **Il faut tenir compte des dispositions de la politique 3 ci-devant dans les plans directeurs locaux, les plans de lotissement et les arrêtés de zonage visant les zones à densité d'aménagement plus forte. Le Conseil reconnaît que la mise en application de ces politiques pourrait être impossible dans les zones à densité d'aménagement plus forte. Elles sont considérées comme des objectifs souhaitables dans ces zones.**

La construction des couloirs de transport en commun rendra très faciles d'accès les zones à proximité des stations. Le Conseil a désigné des centres d'emploi primaires et secondaires à certaines stations. D'autres stations sont situées dans des zones portant la désignation Zone urbaine générale. Pour ce qui est de ces stations des couloirs de transport en commun, la Région vise d'abord à faire en sorte que de nombreuses personnes aient l'occasion de vivre à ces endroits très faciles d'accès et, deuxièmement, à veiller à ce que tout aménagement ou réaménagement entrepris soit axé sur les piétons afin qu'il soit possible de réaliser les avantages de l'accessibilité aux transports en commun. La Région s'intéresse aussi à ce que d'autres services régionaux appropriés puissent être fournis. Les municipalités locales ont aussi leurs préoccupations au sujet de l'aménagement et du réaménagement aux stations des couloirs de transport en commun. Elles comprennent, par exemple, la compatibilité de l'aménagement proposé avec les utilisations des terrains avoisinants et la qualité des services locaux. Un grand nombre de ces zones ont déjà une densité d'aménagement considérable, et l'on s'attend que les occasions d'accroître cette densité varient d'une station à l'autre.

Par conséquent, le présent Plan prévoit que les municipalités locales examineront les occasions d'augmenter la densité d'aménagement aux stations des couloirs de transport en commun. On prévoit que la Région participera à ces enquêtes. Jusqu'à ce que ces études soient réalisées, le présent Plan prévoit le maintien des aménagements permis par les arrêtés de zonage, afin que les possibilités d'aménagement à ces endroits ne soient pas réduites de façon désordonnée.

Le principal moyen d'assurer une bonne circulation piétonne est l'approbation des plans de localisation, qui relève des municipalités locales. La Région ne peut imposer de conditions à l'approbation des plans de localisation, sauf pour obtenir les élargissements de route précisés dans la partie 11 du présent Plan et pour des questions connexes. Toutefois, en raison de l'importance que la Région accorde à l'obtention d'un aménagement relativement concentré et de voies piétonnes directes jusqu'aux stations des couloirs de transport en commun, la Région informera les municipalités locales de ses préoccupations lorsqu'elles feront circuler les plans de localisation.

7. **Le Conseil s'attend que les municipalités locales, avec la participation de la Région, examinent les moyens d'accroître les aménagements à proximité des stations des couloirs de transport en commun situées dans les zones portant la désignation Zone urbaine générale. Ainsi, les aménagements permis dans les arrêtés de zonage existants à la date d'adoption du présent Plan demeureront possibles jusqu'à ce que ces enquêtes soient terminées et que les plans directeurs locaux contiennent des**

dispositions relatives à la réalisation d'aménagements concentrés et axés sur les piétons.

8. **Nonobstant l'incapacité de la Région d'imposer des conditions à l'approbation par les municipalités locales des plans de localisation portant sur l'emplacement des bâtiments et des parcs de stationnement et l'aménagement de voies piétonnes, la Région informera les municipalités locales de ses préoccupations lorsqu'elles feront circuler les demandes d'approbation de plans de localisation des aménagements situés à proximité de stations des couloirs de transport en commun dans les zones désignées Zones urbaines générales.**

Dans certains cas, il se peut que le degré d'aménagement non résidentiel permis par les arrêtés de zonage en vigueur à la date d'adoption de ce Plan dépasse les limites établies par la politique 1 ci-devant et qu'il soit difficile d'assurer à ces aménagements des services de transport et d'autres services régionaux convenables. Puisque les arrêtés de zonage relèvent des municipalités locales, le présent Plan prévoit que les municipalités locales étudieront la situation. On s'attend également que la Région participe à ces études.

9. **Le Conseil s'attend que les municipalités locales étudient, avec la participation de la Région, le niveau des aménagements non résidentiels permis, dans les zones portant la désignation Zone urbaine générale, par les arrêtés de zonage en vigueur à la date d'adoption de ce Plan.**

Une partie du centre urbain de Kanata est désignée "Collectivité de conservation de l'énergie". La Commission des affaires municipales de l'Ontario a approuvé cette désignation en 1979. Comme condition de l'approbation de cette désignation, la zone devait être aménagée en collectivité de conservation de l'énergie selon les critères établis dans un plan détaillé acceptable tant pour la Région que pour la ville de Kanata. Ces critères ont été établis dans l'amendement 16 du plan directeur de la ville de Kanata.

10. **Les aménagements sur les terrains portant la désignation Zone urbaine générale (Collectivité de conservation de l'énergie) seront planifiés de façon à favoriser la localisation, l'isolation, le paysagement, les concepts architecturaux innovateurs et d'autres éléments qui sont nécessaires pour économiser le plus possible l'énergie.**

La Ferme expérimentale centrale est une utilisation unique dans la zone urbaine. La ferme est désignée Zone urbaine générale et Espace vert riverain. Les utilisations agricoles et de recherche existantes sont permises.

11. **Les terrains désignés zone urbaine générale (Ferme expérimentale centrale) à l'annexe B peuvent servir aux activités agricoles et à la recherche connexe.**

3.5 LA CEINTURE DE VERDURE

3.5.1 Introduction

Le rapport Gréber de 1950 proposait la création de la ceinture de verdure. Le gouvernement fédéral a acheté les terrains entre 1958 et 1961. Si le gouvernement fédéral demeure propriétaire de ces terrains, les politiques de ce Plan pourraient avoir peu d'effet juridique. Toutefois, le Conseil juge important d'exprimer sa position à l'égard de la ceinture de verdure pour le cas où le gouvernement fédéral déciderait d'en vendre la totalité ou une partie. Trois centres urbains ont été établis à l'extérieur de la ceinture de verdure et ces centres sont considérés comme des collectivités distinctes en raison de la séparation que constitue la ceinture de verdure. Il est souhaitable que la ceinture de verdure continue d'influer sur la façon dont la zone urbaine est aménagée et perçue.

En résumé, l'intérêt régional concerne :

1. **Le maintien de la ceinture de verdure comme partie intégrante de la structure de la zone urbaine.**

3.5.2 Objectifs à l'égard de la ceinture de verdure

Bien que l'intérêt régional global concerne le maintien de la ceinture de verdure, il faut, compte tenu de cet intérêt global, bien utiliser ces terrains. Lorsque les terrains ont une valeur comme zone de ressources (pour l'agriculture, l'extraction de minéraux, la conservation ou comme espace vert riverain), il importe de les protéger. Pour le reste des terrains à l'intérieur de la ceinture de verdure, la Région a pour objectif de limiter les aménagements à ceux qui cadrent bien avec le caractère surtout rural et constitué d'espaces verts de la zone. De cette façon, on conservera la ceinture de verdure, qui demeurera une partie intégrante de la structure de la zone urbaine.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Protéger les terrains de grande valeur pour l'agriculture, l'extraction de minéraux, la conservation ou les loisirs riverains.**
2. **Conserver le caractère surtout rural et constitué d'espaces verts de la ceinture de verdure.**

3.5.3 Politiques relatives à la ceinture de verdure

La ceinture de verdure comme élément de la structure urbaine est indiquée à l'annexe B.

Les terrains de la ceinture de verdure ayant une valeur comme zone de ressources sont protégés par la désignation appropriée de zone de ressources sur l'annexe A, et les politiques de la partie 5 s'appliquent. De même, les terrains de la ceinture de verdure le long de la rivière des Outaouais sont désignés Espace vert riverain sur l'annexe A.

Toutefois, d'autres terrains de la ceinture de verdure ont une moins grande valeur sur le plan des ressources ou, bien qu'utilisés pour fins agricoles à l'heure actuelle, constituent des enclaves trop petites pour justifier la désignation Zone de ressources agricoles dans ce Plan. Ces terrains sont désignés Réserve de la ceinture de verdure sur l'annexe A. Sur certains de ces terrains, on trouve des installations spéciales exigeant de grandes superficies, comme l'aéroport, un terrain d'essai de véhicules, un champ de tir au fusil et l'Institut de recherches zootechniques. Ces utilisations et les utilisations de loisirs en plein air sont compatibles avec le maintien du caractère rural de la ceinture de verdure. Toutefois, il faudrait localiser d'autres emplois fédéraux sans exigences particulières en matière d'emplacement, et particulièrement les emplois de bureau, dans les zones désignées comme zones d'emploi dans ce Plan. Toute proposition d'utilisation plus intensive dans la ceinture de verdure devrait servir un but public spécial (p. ex., le centre de détention régional) et être évaluée individuellement. Les propositions d'installations communautaires importantes seront évaluées en fonction des politiques de la section 3.3.

Le Conseil reconnaît qu'il ne pourra mettre en application les politiques sur les terrains à l'intérieur de la ceinture de verdure que si les terrains sont vendus à des parties privées, ou uniquement pour les quelques emplacements à l'intérieur de la ceinture où les terrains sont présentement de propriété privée.

En résumé :

1. **Les terrains à l'intérieur de la ceinture de verdure ayant une moins grande importance sur le plan des ressources sont désignés Réserve de la ceinture de verdure sur l'annexe A. Ces terrains peuvent être utilisés d'une manière semblable à la façon dont ils l'étaient à la date de l'adoption de ce Plan, ainsi que pour d'autres utilisations permettant de protéger le caractère surtout rural de la zone, comme la conservation et les loisirs.**

2. **Le Conseil demande au gouvernement fédéral d'examiner conjointement avec lui toute utilisation proposée des terrains à l'intérieur de la ceinture de verdure qui n'est pas permise par la désignation de ces terrains sur l'annexe A, afin d'établir son effet sur les buts, les intérêts, les objectifs et les politiques exprimés dans ce Plan et portant, entre autres choses, sur :**

   a) **la répartition des emplois et des logements,**

   b) **les contraintes écologiques,**

   c) **la continuité des grands couloirs cyclables,**

   d) **les transports et les autres services régionaux,**

   y compris les questions de fonctionnement et d'aménagement par phases liées au point d) ci-devant.

PARTIE 4 : AMÉNAGEMENT DANS LA ZONE RURALE

4.0 INTRODUCTION

La zone rurale représente 90 % de la superficie régionale, soit la partie qui n'est pas destinée à l'aménagement urbain. Environ 10 % des résidents de la Région y habitent. Cette zone contient un certain nombre de ressources naturelles importantes. La partie 5 de ce Plan définit les zones de ressources naturelles, et les politiques de ce Plan sont destinées à protéger ces ressources et à encourager leur utilisation convenable. Le Plan reconnaît qu'il existe des possibilités d'aménagement dans la zone rurale et les politiques de ce Plan permettent la réalisation de ces aménagements d'une façon qui ne compromettra pas ces ressources et le caractère de la zone rurale.

La plupart des résidents ruraux ne dépendent pas de cette zone pour gagner leur vie, mais se rendent à la zone urbaine pour travailler et obtenir des services. La demande de résidence dans la zone rurale est surtout fonction de la croissance dans l'ensemble d'Ottawa-Carleton. La zone rurale risque, au fur et au mesure qu'elle se développe, de perdre les qualités qui en font un milieu attrayant et distinct de la zone urbaine. La Région veut voir à ce que le milieu rural soit conservé, afin que les résidents actuels et futurs aient l'occasion de vivre dans un tel milieu.

L'aménagement dans la zone urbaine se fera surtout en fonction de services individuels privés. On reconnaît que le fonctionnement sûr continu des services individuels privés pourrait restreindre l'ampleur, la répartition et le genre des aménagements possibles, mais on considère cela utile au maintien d'une zone rurale distincte de la zone urbaine.

Dans certains cas, les services centraux d'eau et d'égouts ont été étendus à la zone rurale pour régler certains problèmes d'hygiène. Il existe aussi quelques réseaux communautaires dans certains villages. Lorsqu'il existe des services municipaux d'eau et d'égouts, il importe que les aménagements ne dépassent pas la capacité de ces services. Il se peut aussi que la croissance démographique dans la zone rurale crée une demande de service de transport. L'aménagement intéresse la Région chaque fois qu'il pourrait se traduire par la demande de services qui relèvent d'elle.

En résumé, les intérêts régionaux sont les suivants :

1. **La protection des ressources naturelles importantes.**
2. **La conservation d'un milieu rural où habiter.**
3. **Le fonctionnement sécuritaire continu des services individuels privés d'eau et d'égout.**
4. **La prestation de services de transport et d'autres services régionaux.**

4.1 OBJECTIFS À L'ÉGARD DE L'AMÉNAGEMENT DANS LA ZONE RURALE

Pour l'ensemble de la zone rurale, le premier objectif consiste à protéger les ressources naturelles et à encourager et (ou) permettre leur utilisation. Pour cela, il faut orienter vers d'autres zones les aménagements qui ne sont pas liés à l'utilisation des ressources naturelles. De cette façon, des superficies relativement importantes sont préservées pour l'exploitation agricole, l'extraction de minéraux et pour leur qualité écologique. En même temps, on peut prendre des dispositions pour permettre l'aménagement continu dans la zone rurale avec le moins de retombées possibles sur les zones de ressources naturelles, et l'inverse.

Dans l'introduction, on mentionnait qu'il est souhaitable de maintenir une zone rurale distincte de la zone urbaine. Deux facteurs qui contribuent à donner un caractère rural à une zone sont la dominance du milieu naturel par opposition au milieu bâti, et la densité relativement faible des aménagements. Les faibles densités sont en partie attribuables à la nécessité d'espacer les logements pour assurer le fonctionnement sûr des services individuels privés d'eau et d'égouts.

L'objectif ci-après se fonde sur l'affirmation que l'aménagement doit se faire de façon à éviter que la zone rurale ne prenne progressivement un caractère urbain.

Les services individuels privés d'eau et d'égouts sont la base de l'aménagement dans la zone rurale. Les extensions des services centraux jusqu'à la zone rurale sont très coûteux en raison des longues distances et des faibles densités. Les petits réseaux communautaires ont des frais d'exploitation élevés par habitant. La présence de services d'eau et d'égouts engendre aussi la demande d'autres aménagements et services (p. ex., les transports en commun) et modifie ainsi le caractère rural de la zone.

Si l'on veut que les systèmes individuels privés fonctionnent de façon sécuritaire et efficace à perpétuité, il faut les installer d'une façon qui ne nuise pas à la qualité ni à la quantité des eaux souterraines et de surface.

Enfin, la Région doit s'assurer que l'ampleur et la répartition de l'aménagement n'entraîne pas un dépassement de la capacité prévue des services qu'elle fournit (p. ex., les routes et les services

collectifs ou centraux dans certains villages), faute de quoi elle encourra des dépenses imprévues. Par exemple, environ 3 500 habitants de plus pourraient rendre nécessaire l'ajout d'une voie à une route.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Permettre l'utilisation des ressources naturelles en détournant l'aménagement qui n'est pas directement lié à leur utilisation vers des zones autres que les zones de ressources naturelles.**
2. **Permettre dans la zone rurale les aménagements d'une ampleur et d'un genre qui soient compatibles avec le maintien de son caractère rural.**
3. **Prévoir l'aménagement rural en fonction de services individuels privés et s'assurer que cet aménagement ne compromet pas la qualité ni la quantité des eaux souterraines et de surface.**
4. **Veiller à ce que l'ampleur et la répartition des aménagements n'entraîne pas un dépassement de la capacité prévue des transports et des autres services régionaux.**

4.2 POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DANS LA ZONE RURALE

Pour atteindre les objectifs ci-devant, la zone rurale a été divisée en un certain nombre de zones qui sont désignées sur l'annexe A. On trouvera dans la partie 5 de ce Plan les politiques visant les zones de ressources naturelles [ressources agricoles, ressources minérales, zone écologique naturelle et ressources marginales (spéciales)] et à la partie 8, les politiques pour les terrains situés dans les couloirs fluviaux. D'autres zones désignées dans la zone rurale sont les villages et les villages desservis et la zone rurale générale (une désignation pour les terrains ayant un potentiel en ressources naturelles moins important). La plus grande partie de l'aménagement est orientée vers ces dernières zones.

La section suivante de cette partie du Plan établit des politiques qui s'appliquent à toute la zone rurale. Les sections 4.2.2 et 4.2.3 établissent des politiques pour les villages et les villages desservis et la zone rurale générale. Enfin, les sections 4.2.4 et 4.2.5 précisent des politiques pour les genres d'aménagements particuliers qui pourraient être permis dans certaines zones rurales, mais non pas dans toutes.

Ce Plan reconnaît qu'une fois doté de services centraux d'eau et d'égouts, un village peut soutenir un aménagement d'une ampleur et d'un genre qui est plus urbain que rural. Le village de Stittsville dispose de services centraux d'eau et d'égouts et est désigné Zone urbaine sur l'annexe A. Si d'autres villages sont desservis par des extensions des réseaux centraux d'eau et d'égouts, ils seront désignés Zone urbaine.

4.2.1 Politiques s'appliquant à tous les aménagements dans la zone rurale

L'ampleur et la répartition des aménagements dans la zone rurale devraient appuyer les objectifs définis. La plus grande partie de l'aménagement rural résidentiel et non résidentiel devra se produire dans les villages et dans les zones désignées Zone rurale générale, puisque cela réduira les effets néfastes sur les ressources naturelles.

Les aménagements non résidentiels dans la zone rurale comprennent les utilisations industrielles, communautaires, de loisirs, de commerce de détail et de services. Quelques-unes de ces utilisations sont axées sur les ressources (p. ex., une carrière, une installation de séchage du grain ou un parc provincial); d'autres répondent aux besoins de la population locale et, dans certains cas, du public voyageur. De par leur nature, certaines activités axées sur les ressources doivent être situées dans des zones de ressources désignées. Les politiques de la partie 5 de ce Plan indiquent les utilisations non résidentielles qui pourront être permises dans chacune des zones de ressources désignées.

D'autres utilisations non résidentielles, qui peuvent utiliser des ressources locales ou fournir un service local, devraient être situées dans les villages ou dans les zones désignées Zone rurale générale, et non pas dans les zones de ressources. L'ampleur de ces utilisations sera celle qui est nécessaire pour répondre aux besoins locaux, sous réserve de l'aménagement de services convenables d'adduction d'eau et de traitement des eaux-vannes. Les industries qui ont besoin de terrains d'une grande superficie (p. ex., pour l'entreposage extérieur) pourraient aussi convenir.

On s'attend que les municipalités locales définissent l'ampleur et la répartition de l'aménagement rural dans leurs plans directeurs locaux, en fonction des objectifs et politiques régionaux.

Il est difficile de prévoir quelle sera la demande d'aménagement dans la zone rurale et quelles retombées globales cet aménagement pourrait avoir. Le présent Plan part de l'hypothèse que moins de 10 % de tous les logements neufs seront construits dans la zone rurale. Si cette hypothèse se révèle fausse, le rythme de l'aménagement urbain s'en trouvera modifié et il faudra peut-être réévaluer les phases d'aménagement des terrains urbains.

En outre, la Région s'inquiéterait si l'ampleur des aménagements non résidentiels excédait la réserve de main-d'oeuvre rurale locale, nécessitant des migration alternantes considérables à partir de la zone urbaine. Il est préférable que les grandes concentrations d'emploi soient situées dans la zone

urbaine, où les réseaux de route et de transport en commun peuvent assurer un accès commode à presque tous les habitants.

Pour ces raisons, ce Plan comprend une politique qui exige spécifiquement que la Région examine l'efficacité des politiques concernant l'ampleur et la répartition de l'aménagement rural au moins tous les cinq ans, ce qui correspond à la disposition de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* qui exige que le Conseil détermine tous les cinq ans s'il y a lieu de réviser le Plan. L'inclusion de cette politique ne vise pas à nullifier le besoin d'examiner aussi d'autres sections de ce Plan.

Avant l'approbation de nouveaux aménagements dans la zone rurale, il faudra prouver qu'il sera possible d'assurer des services convenables d'adduction d'eau et de traitement des eaux-vannes. Les politiques de la partie 10 de ce Plan établissent des exigences pour l'approbation d'aménagements desservis par puits et fosses septiques individuels privés ou, dans certains cas limités, par des services collectifs ou centraux. On envisagera l'extension des services centraux seulement lorsqu'un problème d'hygiène apparaît et qu'il est établi que les services centraux sont la meilleure solution. Dans d'autres cas, les systèmes collectifs ou communaux (définis comme un système reliant six constructions ou plus) pourront être installés pour régler un problème d'hygiène. On pourra aussi permettre des réseaux collectifs pour appuyer certaines formes d'aménagement de logements collectifs, comme les parcs de maisons mobiles.

Tous les systèmes collectifs et les extensions des services centraux jusqu'à la zone rurale sont désignés sur l'annexe H de ce Plan.

Les aménagements non résidentiels dans la zone rurale sont limités à ceux que peuvent desservir des services individuels privés ou, dans le cas de villages ayant des services collectifs ou centraux, à ceux que peut soutenir la capacité du ou des services municipaux fournis.

Les routes régionales dans la zone rurale sont conçues pour permettre la circulation des véhicules de tous genres à des vitesses relativement élevées. Une prolifération des accès réduit la sécurité et peut se traduire par des pressions en vue de réduire les limites de vitesse. Pour cette raison, les détachements de parcelles devront généralement comprendre un accès à une route locale plutôt que régionale.

Enfin, la Région respectera, afin de protéger les fermes existantes, le Code des pratiques agricoles de 1976 pour s'assurer que les distances entre les exploitations agricoles et les nouveaux aménagements sont suffisantes.

En résumé :

1. **Les municipalités locales doivent prévoir dans leurs plans directeurs locaux des dispositions concernant l'ampleur et la répartition des aménagements qui permettent de :**
   a) **détourner l'aménagement vers les zones autres que les zones de ressources naturelles,**
   b) **conserver le caractère rural de la zone, et**
   c) **veiller à ce que l'ampleur des aménagements éventuels ne dépasse pas la capacité des services de transport, ni des services régionaux d'eau et d'égout désignés sur l'annexe H.**
2. **À intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans, le Conseil examinera l'expérience réelle relative à l'ampleur et à la répartition des aménagements en fonction des objectifs d'aménagement dans la zone rurale.**
3. **Tous les aménagements ruraux devront satisfaire aux exigences en matière de services précisées dans la partie 10 de ce Plan.**
4. **Sauf dans les villages, les détachements de parcelles avec un accès donnant sur une route régionale ne seront pas approuvés s'ils ont pour effet de créer de nouvelles zones d'aménagement linéaire ou d'étendre des zones existantes d'aménagement linéaire.**
5. **Lors de l'étude ou de l'approbation de plans directeurs locaux, de plans de lotissement, de projets de détachement de parcelles et d'arrêtés de zonage, le Conseil prendra en compte, entre autres choses, le Code des pratiques agricoles de 1976.**

4.2.2 Villages et villages desservis

Les villages dépendant totalement ou presque totalement de services individuels privés sont désignés comme villages sur l'annexe A. Les villages qui ont les services d'eau et d'égouts à partir de réseaux collectifs ou qui n'ont qu'un service à partir du réseau central (en combinaison avec un réseau collectif ou des services individuels privés) sont désignés comme villages desservis sur l'annexe A. On fait cette distinction parce que, dans les villages desservis, la Région doit en outre s'assurer que les aménagements ne dépassent pas la capacité des réseaux collectifs ou de l'extension du service central.

Même dans les villages desservis n'ayant qu'un service central, la densité et l'ampleur des aménagements seront limitées aux niveaux que l'autre service, qu'il soit individuel privé ou collectif, peut soutenir en toute sécurité. Pour cette raison, le caractère de l'aménagement dans les villages de tous genres sera probablement à peu près le même. La plupart des logements seront des maisons individuelles. Les utilisations non résidentielles auront aussi tendance à être à faible densité et à petite échelle.

Pour ce qui est des villages, la Région cherche surtout à éviter les situations où les services d'eau et d'égouts deviennent nécessaires. La concentration des aménagements dans les villages augmente le danger de contamination de la nappe aquifère par suite du mauvais fonctionnement des systèmes individuels privés de traitement des eaux-vannes, ou d'épuisement de cette nappe. Pour cette raison, les plans d'expansion des villages doivent se fonder sur des études hydrogéologiques exhaustives de la zone qu'on se propose d'aménager à proximité du village et de la zone qui l'entoure.

Toute modification des services dont un village est doté exigera un amendement de l'annexe H. On pourra envisager l'installation de petits réseaux collectifs (qui ne modifient pas la situation des services de l'ensemble d'un village, mais qui exigent un amendement à l'annexe H) pour appuyer l'aménagement de logements collectifs dans les villages.

La Région s'intéresse aussi à ce que la planification des villages permette de conserver leur caractère rural et de préserver les terres agricoles et d'autres ressources naturelles. Puisque de nombreux villages étaient les centres de service de la zone agricole, ils sont situés dans des zones désignées Zone de ressources agricoles, où l'aménagement doit être compatible avec l'exploitation agricole. La politique ci-après exige que les municipalités locales examinent la nécessité d'empiéter sur de bonnes terres agricoles pour permettre l'expansion d'un village. Cette politique pourrait exiger qu'un village s'étende dans une direction particulière afin qu'il n'empiète pas sur les terres agricoles, ou elle pourrait pousser les municipalités à favoriser l'aménagement dans un village qui n'est pas situé sur des terres agricoles (p. ex., à Greely plutôt qu'à Vernon). Enfin, afin de protéger les zones de ressources minérales en vue de leur exploitation et les zones écologiques naturelles et les zones de ressources marginales (spéciales) pour les préserver, l'expansion des villages ne devrait pas avoir lieu dans ces zones désignées.

Il convient de situer les centres commerciaux de quartier dans les villages et dans les villages desservis puisqu'ils remplissent la fonction de centres de service pour les zones qui les entourent.

En résumé :

6. Les villages qui sont entièrement ou surtout desservis par services individuels privés sont désignés comme villages sur l'annexe A.

7. Les villages disposant des services régionaux d'eau ou d'égout à partir du réseau central ou qui disposent d'un réseau collectif d'eau et (ou) d'égouts désigné sur l'annexe H sont désignés comme villages desservis sur l'annexe A.

8. Les municipalités locales doivent planifier l'aménagement des villages et des villages desservis dans les plans directeurs locaux, qui doivent :

- **a) définir la croissance prévue sur une période de planification d'au moins dix ans,**
- **b) comprendre un plan du village ou du village desservi indiquant les utilisations des terrains et les routes existantes et proposées, les limites du village ou du village desservi et le nombre total de logements possibles à l'intérieur des limites,**
- **c) justifier toute proposition d'expansion d'un village ou d'un village desservi existant au moment de l'adoption du plan sur des terrains désignés Zone de ressources agricoles sur l'annexe A, en fonction de la demande à long terme d'expansion des villages dans l'ensemble de la municipalité locale, et d'un examen des autres emplacements possibles de cette expansion,**
- **d) s'assurer que toute proposition d'expansion du village ou du village desservi existant au moment de l'adoption du plan n'entraîne pas l'expansion du village sur des terrains désignés Zone de ressources minérales, Zone écologique naturelle ou Zone de ressources marginales (spéciales) sur l'annexe A.**

9. On peut permettre dans les villages et les villages desservis des utilisations non résidentielles d'une envergure et d'un genre qui répondent aux besoins locaux, y compris les besoins du public voyageur, et (ou) qui utilisent les ressources locales. Les centres commerciaux sont assujettis aux politiques de la section 3.2.3.3.

10. Lors de l'étude ou de l'approbation de plans directeurs locaux qui étendent les limites de villages et de villages desservis, ou qui portent le nombre total de logements futurs à un niveau supérieur au nombre établi en conformité avec la politique 8b) ci-devant, le Conseil exigera une étude hydrogéologique suffisamment détaillée pour :

- **a) démontrer la capacité des sols et des sous-sols à permettre l'utilisation sûre à long terme des réseaux privés d'égouts, dans tous les villages sauf ceux qui sont**

entièrement desservis par un réseau collectif d'égouts ou par les services centraux d'égouts;

b) établir que la qualité et la quantité d'eau sont suffisantes pour appuyer les aménagements proposés dans la zone, sans nuire au fonctionnement des puits existants, dans tous les villages sauf ceux qui sont entièrement desservis par les services d'eau centraux;

c) cerner toute exigence particulière à laquelle il faut satisfaire avant l'approbation du lotissement de toute sous-zone du village proposé; et

d) démontrer que les aménagements proposés ne réduiront pas la qualité ni la quantité de l'eau de puits dans un rayon d'environ deux kilomètres des limites du village ou du village desservi,

et, dans le cas des villages desservis, des preuves :

a) que la capacité des réseaux collectifs existants d'eau et (ou) d'égouts ou de l'extension du service central est suffisante pour l'aménagement proposé, et

b) qu'il n'y a pas d'obstacles matériels à la prestation des services ci-devant à toute zone à l'intérieur du village.

4.2.3 Zones rurales générales

Les terrains désignés Zone rurale générale, ayant une superficie totale d'environ 60 000 hectares, sont caractérisés par un potentiel en ressources naturelles moins grand que les terrains désignés Zone de ressources agricoles, Zone de ressources minérales, Zone écologique naturelle ou Zone de ressources marginales (spéciales). Toutefois, un grand nombre de ces terrains sont en exploitation agricole et d'autres sont les emplacements de carrières. Ils peuvent aussi présenter de bonnes possibilités pour la sylviculture (une ressource pour laquelle aucun terrain n'est spécifiquement désigné dans ce Plan), et ils peuvent contenir des marécages ou des habitats fauniques importants. Par conséquent, même si les terrains sont moins riches en ressources naturelles, leur aménagement doit prendre en compte leur utilisation actuelle et leur potentiel naturel.

Les principales préoccupations de la Région à l'égard de ces zones sont : premièrement, le maintien du caractère rural; deuxièmement, la localisation des aménagements uniquement aux endroits propices aux services individuels privés; et troisièmement, l'aménagement de résidences de campagne en conformité avec des politiques précises.

Partant de cette préoccupation concernant le maintien du caractère rural de ces zones, les politiques ci-après exigent des municipalités locales qu'elles précisent dans leurs plans directeurs l'ampleur des aménagements résidentiels qui seront permis sur les terres désignées Zone rurale générale, afin que la Région puisse établir la mesure dans laquelle ces projets sont compatibles avec les objectifs régionaux. De plus, les municipalités locales doivent, par le biais de leurs plans directeurs, faire la distinction entre les terrains qu'elles considèrent propices ou non à divers types d'aménagements. Par exemple, les sols organiques désignés sur l'Annexe G et les autres marécages ne conviennent probablement pas à l'aménagement.

L'aménagement de résidences de campagne est défini comme l'aménagement d'une habitation individuelle rurale qui n'est pas située dans les villages ou dans les zones de remplissage résidentiel et qui n'est pas liée à une exploitation agricole. On pourra permettre l'aménagement de résidences de campagne sur des terrains désignés Zone rurale générale, sous réserve de certains critères précis. Une superficie de lot minimale de 0,28 hectares est précisée afin d'obtenir l'assurance raisonnable du fonctionnement sécuritaire des services individuels privés (cette superficie de lot est suffisante pour permettre l'ajout de lits d'ardoise supplémentaires, au besoin) et pour maintenir la dominance du milieu naturel sur le milieu bâti. Toutefois, on fait une exception spécifique à la superficie des lots pour l'aménagement de résidences de campagne liées aux installations de loisirs, du fait que les espaces verts de plein air de l'installation récréative (p. ex., un terrain de golf ou un lac) aideront à conserver le caractère rural de la zone.

En outre, on n'approuvera pas l'aménagement de résidences de campagne à des endroits qui exigeraient l'expansion d'un Village, d'un Village desservi ou de la zone urbaine dans une zone de ressources naturelles. Dans toute la mesure du possible, l'expansion de la zone urbaine et des villages devra se faire sur des terrains désignés Zone rurale générale. Par conséquent, l'aménagement de résidences de campagne ne doit pas empêcher l'utilisation de ces terrains pour l'expansion des villages.

Enfin, les lieux d'implantation des résidences de campagne doivent être attrayants, être boisés et (ou) avoir une topographie variée. L'aménagement de résidences de campagne ne doit pas être approuvé sur des terrains dénués de tout intérêt topographique ou insuffisamment boisés, parce qu'il serait alors difficile de conserver le caractère rural de cette partie de la zone rurale.

En résumé :

11. **Les terrains caractérisés par un potentiel en ressources naturelles moins considérable que celui des ressources dont il est question à la partie 5 sont désignés Zone rurale générale sur l'annexe A.**

12. **Les aménagements résidentiels permis sur les terrains désignés zone rurale générale sont les logements requis pour les activités agricoles permises à la section 5.1.3.2, le remplissage résidentiel permis à la section 4.2.4 et les habitations individuelles sur des lots d'une superficie minimale de 0,8 hectare, qu'ils soient créés par plan de lotissement ou détachement de parcelles.**

13. **Les aménagements non résidentiels permis sur les terrains désignés zone rurale générale peuvent comprendre des utilisations industrielles et commerciales liées aux ressources locales, les utilisations industrielles qui exigent de grandes superficies et d'autres utilisations non résidentielles d'un genre et d'une ampleur qui répondent aux besoins locaux ou aux besoins du public voyageur.**

14. **Les politiques comprises dans les plans directeurs locaux pour l'aménagement des terrains désignés zone rurale générale doivent :**

    a) **définir une période de planification d'au moins 10 ans,**

    b) **indiquer le nombre de résidences de campagne dont l'aménagement sera permis pendant la période de planification,**

    c) **indiquer, par désignation ou par inclusion de critères, les terrains convenant ou ne convenant pas à divers genres d'aménagements, comme les aménagements résidentiels, industriels et commerciaux, en tenant compte plus particulièrement de facteurs comme les sols organiques, les marécages, les importantes zones d'alimentation de la couche aquifère, les habitats fauniques importants, la topographie et d'autres caractéristiques géographiques qui font en sorte que certains emplacements ne conviennent pas aux services individuels privés, de la qualité et de la quantité de l'eau souterraine et de la demande prévue de divers genres d'aménagements.**

    d) **préciser les utilisations permises pour divers types d'aménagement.**

15. **Nonobstant la politique 12, le Conseil peut approuver des plans de lotissement où les lots pour l'aménagement de résidences de campagne seraient d'une superficie inférieure à 0,8 hectare si :**

    a) **ces lots font partie d'un aménagement comprenant une installation récréative comme un terrain de golf;**

    b) **la totalité de l'aménagement a une superficie de lot moyenne qui n'est pas inférieure à 0,8 hectare par logement; et**

    c) **les exigences de la politique 8 à la section 10.1 concernant les services individuels privés sont respectées.**

16. **L'aménagement de résidences de campagne sera interdit sur les terrains désignés Zone rurale générale à proximité d'un village, d'un village desservi ou de la zone urbaine lorsque l'aménagement occuperait les seuls terrains disponibles pour permettre l'expansion continue du village, du village desservi ou de la zone urbaine sur des terrains désignés zone rurale générale.**

17. **L'aménagement de résidences de campagne sur des lots d'une superficie inférieure à 10 hectares doit se faire à des endroits qui sont suffisamment boisés et (ou) suffisamment valonnés pour que les constructions soient quasi-invisibles.**

4.2.4 Remplissage résidentiel

Il existe un peu partout dans la zone rurale de petites agglomérations dont la taille ou la fonction ne sont pas suffisamment importantes pour qu'on les considère comme des villages. Certaines de ces agglomérations peuvent être identifiées comme des hameaux dans les plans directeurs locaux. À condition que l'importance des aménagements soit proportionnée à celle des aménagements existants, les municipalités locales peuvent décider de permettre le remplissage résidentiel et établir des politiques spécifiques pour en contrôler certains aspects, comme la superficie des lots.

En résumé :

18. **On pourra permettre un certain remplissage résidentiel dans les zones désignées zone rurale générale et zone de ressources agricoles comprenant le suffixe "(couloir fluvial)" dans ce Plan, à condition que les plans directeurs locaux :**

    a) **désignent les zones où le remplissage résidentiel est permis; et**

    b) **comprennent des politiques pour veiller à ce que le remplissage résidentiel ne se solde pas par des extensions de la longueur ou de la profondeur au-delà de la**

limite de l'aménagement existant à la date d'adoption de ce Plan, ou par de nouveaux lots à superficie considérablement inférieure à celle des lots existants.

4.2.5 Aménagement de logements collectifs

On pourra permettre certaines formes d'aménagement de logements collectifs dans la zone rurale (p. ex., les parcs de maisons mobiles et les logements pour personnes âgées).

Une maison mobile ou transportable située sur un lot distinct est considérée comme identique à tout autre logement individuel. Un parc de maisons mobiles est constitué de plusieurs maisons mobiles qui se partagent des terrains, des services et des installations. Elles peuvent être occupées selon un régime de location ou de copropriété ou un autre mode d'occupation semblable. Ces parcs ont habituellement une densité plus forte qu'un aménagement rural typique. Il pourra être nécessaire d'installer des services d'eau ou d'égouts collectifs pour permettre ce genre d'aménagement (ou il se peut que les terrains soient suffisamment grands pour être desservis par des services individuels privés).

Si un aménagement de logements collectifs comprend plus de cinq logements qui sont tous desservis par le même réseau d'adduction d'eau ou d'évacuation des eaux-vannes, ce réseau est, par définition, un réseau collectif. La politique 7 de la section 10.1 exige la conclusion de certains accords relatifs à ces réseaux collectifs privés. Pour veiller à ce que ces accords soient conclus, on pourra permettre l'aménagement de plus de cinq logements collectifs seulement par amendement des arrêtés de zonage touchant des emplacements spécifiques.

Généralement, l'aménagement de logements collectifs n'est permis que dans les villages et les villages desservis. On fait une exception dans le cas des parcs de maisons mobiles, qui peuvent aussi être permis dans les zones rurales générales.

En résumé :

19. L'aménagement de plus de cinq logements collectifs pourra être permis par amendement d'arrêtés de zonage touchant des emplacements spécifiques dans les villages et les villages desservis si :

- **a) le plan directeur local contient des politiques concernant le genre, l'ampleur et l'emplacement de l'aménagement de logements collectifs, et**
- **b) les exigences de la politique 7 de la section 10.1 concernant les réseaux collectifs privés sont respectées.**

20. On pourra aussi permettre les parcs de maisons mobiles par l'amendement d'arrêtés de zonage touchant des emplacements particuliers sur les terrains désignés zone rurale générale, sous réserve du respect des exigences de la politique 19a) et des exigences en matière de services précisées à la partie 10 de ce Plan.

PARTIE 5 : POLITIQUES RELATIVES AUX ZONES DE RESSOURCES

5.0 INTRODUCTION

Afin de protéger, d'embellir et, s'il y a lieu, d'utiliser les ressources naturelles d'Ottawa-Carleton, le Conseil se propose d'agir dans trois domaines principaux : l'agriculture, les ressources minérales et le milieu naturel.

La zone rurale a été divisée, en fonction des caractéristiques naturelles des sols, en un certain nombre de zones qui traduisent les préoccupations ci-devant. Ces zones sont désignées sur l'annexe A et les sections suivantes décrivent les politiques du Conseil pour chacune.

5..1 ZONES DE RESSOURCES AGRICOLES

5.1.1 Introduction

Un des buts dont il a été question à la partie 1 est de "protéger les ressources naturelles importantes". Les terres très propices à l'agriculture sont une ressource de ce genre. L'exploitation agricole est la principale utilisation des terrains d'Ottawa-Carleton. En 1981, 2 002 fermes de recensement occupaient 144 000 hectares des 276 000 hectares que représente la superficie totale de la Région. Leur valeur en capital par acre est considérablement plus élevée que la moyenne pour l'est ontarien. Par rapport à d'autres comtés de l'est ontarien, Ottawa-Carleton est le premier producteur de lait, a le plus grand nombre de bétail, de veaux, de moutons et d'agneaux, et contient la plus grande superficie de production de fruits, de légumes, de maïs grain, de maïs fourrager, d'orge et de céréales mélangées.

Ainsi, l'agriculture contribue de façon importante à l'économie régionale. Le maintien de l'exploitation agricole assure l'utilisation productive des terres agricoles et contribue ainsi à répondre aux besoins alimentaires globaux de la province.

En résumé, l'intérêt régional est le suivant :

1. **La viabilité à long terme de l'industrie agricole dans Ottawa-Carleton.**

5.1.2 Objectifs pour les zones de ressources agricoles

Les terres agricoles sont une ressource naturelle non renouvelable importante qu'il faut protéger si l'on veut en permettre l'utilisation par les générations futures.

De plus, les agriculteurs doivent avoir l'assurance que leurs placements dans la production agricole et leur engagement envers l'agriculture ne seront pas compromis par des utilisations incompatibles des terrains. Par exemple, les résidences non agricoles dans les zones agricoles peuvent créer certains problèmes pour les agriculteurs, comme le manque de contrôle des mauvaises herbes, les chiens, ou la circulation accrue qui entre en conflit avec les machines agricoles plus lentes. Par ailleurs, les ménages non agricoles peuvent se plaindre des odeurs et des bruits provenant des exploitations agricoles.

En plus des politiques de ce Plan, de nombreuses questions influent sur l'agriculture. Il est souhaitable que le Conseil étudie comment il peut étayer les objectifs dont il est question ci-devant de mesures en dehors de ce Plan. Ces mesures pourraient comprendre les représentations auprès des gouvernements fédéral et provincial sur les questions agricoles, ou l'aide à l'établissement de marchés de produits agricoles.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Protéger de l'intrusion d'autres utilisations les principales zones de production agricole et les autres terres propices à l'agriculture.**
2. **Veiller à ce que les utilisations qui seraient incompatibles avec les activités agricoles ne soient pas établies dans les zones agricoles productives.**
3. **Aider la collectivité agricole par des mesures bénéficiant à l'agriculture.**

5.1.3 Politiques pour les zones de ressources agricoles

Les politiques nécessaires pour appuyer les objectifs du Conseil à l'égard des zones agricoles comprennent : la désignation de ces zones, la définition des utilisations permises, les critères pour les détachements de parcelles, la façon d'aménager les enclaves de mauvaises terres dans les zones agricoles et les mesures que peut prendre la Région pour aider l'agriculture.

5.1.3.1 Utilisations permises dans les zones de ressources agricoles

La meilleure façon de protéger les terres agricoles des utilisations non agricoles consiste à identifier les terrains agricoles et à appliquer les politiques établies dans ce Plan, qui prévoient la localisation des utilisations non agricoles dans d'autres zones. La mesure dans laquelle une zone convient à

l'agriculture est fonction d'un certain nombre de variables qui comprennent les possibilités agricoles des sols, le genre d'utilisation agricole des terres et le degré de fragmentation des utilisations non agricoles. L'intention globale consiste à délimiter de grandes enclaves de terres agricoles.

Les zones de ressources agricoles désignées sur l'Annexe A ont été délimitées à partir des cartes des sols d'Ottawa-Carleton établies par l'Ontario Institute of Pedology. Les désignations comprennent, premièrement, presque toutes les terres ayant des possibilités agricoles des catégories 1, 2 ou 3; deuxièmement, certains terrains contigus aux terrains désignés ci-dessus ayant des possibilités agricoles de la catégorie 4 et qui étaient exploités en 1985; troisièmment, certaines zones de cultures spéciales. Les limites des zones de ressources agricoles ont été tracées de façon à empêcher l'empiètement des aménagements non agricoles dans les zones agricoles. En tout, 122 700 hectares ont été désignés Zone de ressources agricoles.

Dans les zones de ressources agricoles, on permettra surtout les utilisations directement liées à l'agriculture, qui doivent forcément être situées à proximité des exploitations agricoles, afin de réduire le plus possible les conflits. On ne s'attend pas à une augmentation considérable de la population agricole. Le besoin d'utilisations non résidentielles supplémentaires dans la zone rurale viendra du public voyageur ou d'une augmentation de la population non agricole. Le Plan prévoit la satisfaction de ces besoins dans les villages et sur les terres désignées Zone rurale générale.

En résumé :

1. Sont désignées sur l'annexe A les zones de ressources agricoles où les utilisations suivantes sont permises :

a) l'agriculture,

b) la sylviculture,

c) les utilisations liées à la conservation ou à la gestion du milieu naturel,

d) les utilisations récréatives en plein air sur les terrains présentant de faibles possibilités agricoles selon la description qu'on en fait dans la politique 6, à condition qu'elles ne nuisent pas aux activités agricoles avoisinantes,

e) les utilisations industrielles et commerciales directement liées à l'agriculture, qui doivent forcément être situées à proximité des exploitations agricoles, y compris les utilisations comme les points de rassemblement du bétail, les installations de séchage du grain, l'entreposage des produits agricoles et les opérateurs de machines agricoles. Dans toute la mesure du possible, ces utilisations seront situées sur des terrains peu propices à l'agriculture selon la description qu'on en fait dans la politique 6. En outre, elles ne nuiront pas aux activités agricoles dans les environs,

f) les carrières, y compris les mines souterraines, sur des terres peu propices à l'agriculture, selon la description qu'on en fait dans la politique 6,

g) les sablières et gravières qui, si elles se trouvent sur des terres très fertiles, seront assujetties à un plan de remise en état indiquant comment l'emplacement sera remis en état en vue d'une utilisation agricole productive,

h) les sablières ou gravières et carrières en bordure de route qui, si elles se trouvent sur des terres très propices à l'agriculture, seront assujetties à un plan de remise en état indiquant comment l'emplacement pourra être remis en état en vue d'une utilisation agricole productive,

i) dès l'épuisement et la cession du permis d'exploitation d'une sablière ou gravière, d'une carrière, d'une mine souterraine, d'une sablière ou gravière en bordure de route ou d'une carrière en bordure de route, les utilisations conformes aux politiques a) à e) pourront être permises,

j) le remplissage résidentiel en conformité avec la section 4.2.4.

2. Lors de l'application de la politique 1 ci-devant, le Conseil doit demander l'avis du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation et doit tenir compte, entre autres choses :

a) des Directives concernant les terres agricoles et de toute déclaration de principe ultérieure adoptée en vertu de l'article 3 de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*,

b) des cartes des sols de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton établies par l'Ontario Institute of Pedology,

c) du Code des pratiques agricoles de 1976.

5.1.3.2 Détachements de parcelles agricoles dans les zones de ressources agricoles

Les détachements de parcelles agricoles qui créent de nouveaux terrains à bâtir mènent progressivement à la fragmentation des terres agricoles et à la perte de terrains pour l'exploitation agricole.

De plus, chaque maison neuve est une source possible de conflit avec les activités agricoles. Au fil du temps, les maisons changent de main et le résident agricole initial peut être remplacé par des résidents venant d'un milieu urbain qui sont moins bien disposés à l'égard des pratiques agricoles. Ces considérations deviennent plus importantes à long terme et la création de détachements de parcelles ne doit donc pas se poursuivre indéfiniment.

Avant la date d'adoption de ce Plan, les politiques régionales ne restreignaient pas la création de détachements de parcelles agricoles. Par conséquent, les agriculteurs qui ont acquis leur propriété avant cette date pourraient donc, selon les plans directeurs locaux en vigueur, s'être attendus raisonnablement à obtenir l'approbation d'un détachement de parcelle.

Pour cette raison, les politiques relatives aux détachements de parcelles agricoles du présent Plan accordent une dispense aux agriculteurs qui étaient propriétaires de leur exploitation agricole à la date de l'adoption de ce Plan, mais le but des politiques est d'éliminer progressivement la création de terrains à bâtir dans les zones de ressources agricoles.

Les politiques concernant les détachements de parcelles lors de la retraite se fondent sur le principe que, pour être admissible à un détachement, une personne devra avoir consacré une partie considérable de sa vie active à l'exploitation agricole.

La *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* permet au Conseil de déléguer ses pouvoirs d'autorisation des détachements de parcelles. En 1987, le Conseil avait délégué ces pouvoirs à un Comité régional des lotissements (pour Cumberland, Goulbourn, Osgoode, Rideau, Rockcliffe Park et Carleton-Ouest) et à des comités d'ajustement locaux dans toutes les autres municipalités locales.

En résumé :

3. **Dans les zones de ressources agricoles, on pourra permettre les détachements de parcelles agricoles :**

   a) **pour créer un lot pour chaque agriculteur propriétaire d'une ferme à Ottawa-Carleton à la date de l'adoption de cette politique, soit aux fins de retraite ou de logement d'ouvriers agricoles;**

   b) **pour un logement devenu excédentaire par suite du regroupement d'exploitations agricoles;**

   c) **pour modifier les limites entre les exploitations agricoles; et**

   d) **pour créer une nouvelle propriété destinée à être utilisée exclusivement comme exploitation agricole, à condition que cette propriété et la parcelle centrale restante soient suffisamment grandes pour rendre économiquement viables les genres d'activités proposés. À cet égard, le Conseil demandera l'avis du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation.**

4. **Aux fins de l'application de la politique 3 a), un "agriculteur" est une personne dont la principale occupation consiste à travailler sur une ferme. Dans le cas d'un terrain pour la retraite, l'agriculteur doit avoir travaillé sur une ferme à Ottawa-Carleton pendant au moins 20 ans.**

5. **Lors de l'étude d'une proposition en vue de créer un terrain en conformité avec la politique 3 a) ci-devant, le Conseil ou l'organisme auquel il a délégué ses pouvoirs doit :**

   a) **demander l'avis du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation afin de s'assurer qu'il n'y aura pas d'effet néfaste sur les activités agricoles des environs et, en particulier, prendre en compte le Code des pratiques agricoles de 1976.**

   b) **tenir compte du fait qu'il est préférable que la parcelle soit située sur des terres peu propices à l'agriculture.**

   c) **exiger des preuves suffisantes pour démontrer que l'emplacement convient pour l'installation des services individuels privés, tel qu'il est précisé à la politique 9 de la section 10.1.2.**

   d) **permettre un détachement de parcelle qui crée un accès supplémentaire à une route régionale seulement lorsqu'il n'y a pas d'autre emplacement possible pour cet accès.**

5.1.3.3 Enclaves de terrains peu fertiles dans les zones de ressources agricoles

Il existe dans les zones de ressources agricoles des enclaves de terrains peu fertiles qui ne servent pas à la production agricole. Ces enclaves sont entourées d'exploitations agricoles. Parce qu'elles sont petites et éparpillées, on ne les a pas désignées Zone rurale générale puisque cela permettrait une vaste gamme d'utilisations dont certaines, y compris les lotissements pour l'aménagement de résidences de campagne, seraient incompatibles avec les activités agricoles avoisinantes. Les politiques ci-après reconnaissent la différence entre ces enclaves et les terres agricoles environnantes, mais

établissent des critères pour réduire le plus possible la possibilité de conflits entre les activités permises dans ces enclaves et les activités agricoles.

Si les municipalités locales veulent permettre l'aménagement dans ces enclaves, ces dernières doivent être désignées dans les plans directeurs locaux par un amendement dont l'étude aura tenu compte de tous les terrains de la municipalité locale désignés Zone de ressources agricoles. Cela permettra d'obtenir une vue d'ensemble des retombées de la politique sur l'ensemble de la collectivité agricole dans chaque municipalité locale avant qu'on arrive à une décision sur la mesure dans laquelle une politique est souhaitable.

En résumé :

6. **On pourra créer par détachement de parcelles des terrains résidentiels non agricoles dans les zones désignées Zone de ressources agricoles dans ce Plan sur les terres qui affichent toutes les caractéristiques suivantes :**

   a) **ont des possibilités agricoles de la catégorie 5 ou d'une catégorie inférieure selon les indications des cartes des sols de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton établies par l'Ontario Institute of Pedology,**

   b) **ne servent pas ou ne peuvent servir comme partie d'une exploitation agricole adjacente,**

   c) **donnent sur une route publique,**

   d) **sont suffisamment boisés d'arbres à maturité pour protéger les maisons des activités agricoles avoisinantes,**

   si ces terres ont été désignées dans un plan directeur local par un amendement qui tient compte de tous les terrains désignés zone de ressources agricoles dans cette municipalité locale.

7. **Avant d'approuver un amendement en vertu de la politique 6 (ci-devant), le Conseil déterminera la répartition et le nombre de terrains qui pourraient être créés pour s'assurer qu'aucune nouvelle zone d'aménagement linéaire ne sera établie. De plus, le Conseil demandera l'avis du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation concernant les retombées globales sur les activités agricoles dans la municipalité.**

8. **Les terrains créés en conformité avec les politiques 6 et 7 doivent avoir une superficie minimale de quatre hectares et satisfaire aux exigences des politiques 8 ou 9 à la section 10.1.2.**

5.1.3.4 Comité consultatif sur l'agriculture

Les mesures municipales destinées à venir en aide à l'industrie agricole ne se limitent pas forcément aux politiques du présent Plan. On pourra envisager des mesures relatives à d'autres questions et on demandera l'aide de la collectivité agricole pour déterminer l'importance relative de ces questions et pour cerner des solutions possibles.

9. **Le Conseil établira un Comité consultatif sur l'agriculture qu'il chargera de consulter la collectivité agricole de façon soutenue et d'indiquer de temps à autre au Comité d'urbanisme les mesures ou les politiques que le Conseil peut prendre ou établir pour aider l'industrie agricole à Ottawa-Carleton.**

5.2 RESSOURCES MINÉRALES[1]

5.2.1 Introduction

Les dépôts de sable, de gravier et de calcaire constituent les principales ressources minérales de la Région. Les ressources minérales occupent une place importante dans notre société moderne. Elles ont de nombreuses applications dans la construction d'habitations, d'écoles, de centres commerciaux et d'usines, pour la construction et la réparation de routes, et pour les tuyaux d'égout et d'adduction d'eau, pour ne citer que quelques applications. Elles peuvent être utilisées à un état relativement naturel, par exemple, comme remblai ou pour l'infrastructure des routes, ou être transformées en matériaux servant à l'industrie de la construction, tels le ciment, les produits en béton, l'asphalte ou les briques.

---

1 Cette section a fait l'objet d'une étude importante et d'un amendement au Plan directeur. Comme elle vient d'être approuvée, on ne l'a pas réexaminée pendant la révision du Plan directeur et elle est incluse dans le projet de Plan directeur pour en assurer l'intégrité. Les seules modifications portent sur des détails comme la numérotation et les renvois. Aucun changement important n'a été apporté au texte.

5.2.2 Réserves de ressources minérales

Le ministère des Richesses naturelles a évalué la qualité et la quantité de calcaire, de sable et de gravier dans la Région. Cependant, l'extraction de ces matériaux n'est pas toujours possible, en raison des utilisations existantes des terres et d'autres facteurs.

On estime les réserves de calcaire à 49,8 milliards de tonnes, que l'on a classées en deux catégories de qualité. Le matériau de catégorie 1 (celui qui se prête le mieux à l'asphalte et à la fabrication d'objets en béton) comprend quelque 44,5 milliards de tonnes.

Les réserves de sable et de gravier sont beaucoup moindres. Nous les avons classées en quatre catégories, dont les trois premières répondent aux différentes normes de qualité fixées par le ministère des Transports et des Communications pour la production d'asphalte et de béton ou comme infrastructure de routes. Les réserves de ces trois premières catégories atteignent 49 millions de tonnes - sans compter les réserves qui se trouvent sur le terrain de Transports Canada à l'aéroport d'Ottawa.

5.2.3 Facteurs touchant la disponibilité des dépôts minéraux

Trois facteurs - économique, écologique et qualité des matériaux - ont des incidences sur la disponibilité immédiate des zones qui doivent être désignées comme Zones de ressources minérales.

5.2.3.1 Considérations économiques

Les frais de transport constituent une proportion élevée du coût final de l'agrégat. Pour réduire les cots, il est préférable d'établir des sablières ou gravières et carrières près de leurs principaux marchés, et le ministère des Richesses naturelles note que, dans la région d'Ottawa, l'ouverture de nouvelles carrières de calcaire (par opposition à l'expansion des carrières établies) se fait généralement à 14 kilomètres[1] ou moins de la bordure de la zone urbaine[2]. Pour le sable et le gravier, cependant, la disponibilité limitée d'un matériau de bonne qualité en permet l'extraction économique à de plus grandes distances.

Pour les carrières, une deuxième considération économique est la profondeur du matériau de surface qu'il faut déblayer pour exposer la ressource minérale. Le ministère des Richesses naturelles indique qu'il n'est habituellement pas rentable dans Ottawa-Carleton de déblayer plus de 1,5[2] mètres de matériau de surface.

5.2.3.2 Considérations écologiques

Les contraintes écologiques ci-après ont été prises en compte dans la délimitation des terres à désigner comme Zones de ressources minérales :

- terres désignées comme Zones écologiques naturelles, Zones de ressources marginales (spéciales), Zones de ressources agricoles ou Zones d'aménagement urbain;
- terres situées dans les couloirs fluviaux de la rivière des Outaouais et de la rivière Rideau;
- terres situées dans la ceinture de verdure;
- maisons, lotissements résidentiels approuvés et terrains à l'intérieur des villages.

5.2.3.3 Qualité du matériau

En raison de la disponibilité éventuelle d'une immense quantité de calcaire de catégorie 1, il n'y a pas lieu, de façon générale, de désigner des zones de catégorie 2. Cependant, afin de réduire les coûts de transport, on a désigné certaines zones de calcaire de catégorie 2 dans la partie nord-est de la région vu que la quasi-totalité du dépôt adjacent de catégorie 1 est stérilisée par des facteurs écologiques.

En raison de l'offre limitée des trois premières catégories de sable et de gravier, tous ces dépôts devraient être désignés à moins d'être stérilisés par des facteurs écologiques.

5.2.4 Zones à désigner comme Zones de ressources minérales

Comme on l'a vu plus haut, tous les dépôts des trois premières catégories de sable et de gravier devraient être désignés à moins d'être stérilisés par des facteurs écologiques.

Il n'est pas indispensable de rendre disponibles tout de suite tous les dépôts de calcaire qui répondent aux critères notés aux sections 5.2.3.1, 5.2.3.2 et 5.2.3.3. Dans le choix des dépôts à désigner, on a considéré quatre facteurs dans leur ensemble :

- les zones pour lesquelles il existe déjà des permis d'exploitation de sablières ou de carrières,

---

1 ce chiffre est donné à titre indicatif seulement et n'indique nullement qu'il ne faut pas permettre de carrières au-delà de cette distance.

2 ce chiffre est donné à titre indicatif seulement et n'indique nullement qu'il ne faut pas permettre l'extraction minière lorsque le matériau de surface est à plus de 1,5 mètre de profondeur.

- les zones rapprochées de la zone urbaine,
- les zones rapprochées des routes provinciales,
- les zones les plus grandes.

5.2.5 Protection des sablières et carrières à l'extérieur des zones de ressources minérales

Parce que les opérations d'extraction existantes constituent une proportion importante de l'approvisionnement régional futur d'agrégats, il importe d'en faire une utilisation complète et de ne pas permettre que leur exploitation soit restreinte par des nouveaux aménagements situés trop près.

Une deuxième considération relative à la protection des sablières ou gravières et des carrières concerne la désignation de la zone sous permis dans les arrêtés de zonage. Cela présente plusieurs avantages.

Tout d'abord, en désignant les sablières ou gravières et les carrières, on leur donne le statut d'utilisation conforme et, par conséquent, si l'un des ouvrages en place et affectés aux opérations d'extraction est détruit, il est possible de le reconstruire et de poursuivre l'exploitation.

En second lieu, en les délimitant sur une carte, on facilite le processus d'examen des aménagements adjacents proposés qui est décrit ci-après.

Troisièmement, cela donne une information qui fait connaître aux éventuels acheteurs des terrains adjacents l'existence d'une zone sous permis si l'extraction n'est pas encore commencée. Cela pourrait contribuer à éliminer l'établissement d'utilisations incompatibles dans le voisinage.

5.2.6 Sable siliceux

Le sable siliceux est un minéral dont les principales utilisations au Canada sont : sable pour la fabrication[1] de verre, sable de fonderie, fondant, production d'abrasifs artificiels et fabrication de ferro-silicium. Les réserves de sable de faible qualité en Ontario et au Québec peuvent répondre aux besoins de la plupart de ces industries. Cependant, la plupart du sable de qualité supérieure requis dans les industries de verre et de la fonderie doit être importé des États-Unis.

On a repéré six dépôts de sable siliceux de haute qualité dans l'est ontarien. L'un d'entre eux est dans Ottawa-Carleton, au nord-est des Harwood Plains dans la ville de Kanata, (lot 20, concession III). À l'heure actuelle, on n'a pas encore établi clairement la nécessité de désigner le dépôt particulier d'Ottawa-Carleton par rapport aux cinq autres dépôts de l'est ontarien; néanmoins, il y aurait lieu d'examiner de près tout aménagement proposé qui aurait pour effet de stériliser le dépôt, avant de décider de procéder ou non à l'aménagement.

5.2.7 Politiques

Par conséquent, le Conseil :

1. **Désigne comme Zone de ressources minérales les zones indiquées à l'annexe A.**
2. **Compte permettre les utilisations suivantes dans les zones de ressources minérales :**
   a) **sablières ou gravières, carrières et mines souterraines[1]**
   b) **sablières ou gravières et carrières en bordure de route;**
   c) **agriculture;**
   d) **foresterie, et**
   e) **autres utilisations non résidentielles liées aux utilisations précédentes, dans la mesure où elles n'empêchent pas l'ouverture d'une sablière ou gravière, d'une carrière ou d'une sablière ou gravière en bordure de route.**
3. **Estime que, dans les zones de ressources minérales, dès l'épuisement et la cession du permis d'exploitation d'une sablière ou gravière, d'une carrière ou gravière en bordure de route ou d'une carrière en bordure de route, on peut permettre des utilisations en plus de celles qui sont énumérées dans la politique 2 en conformité avec les politiques de la section 4.2.3 (Zones rurales générales), sauf les utilisations résidentielles. L'utilisation de la terre selon cette politique assurera que la possibilité d'extraction de minerai sur d'autres terres désignées comme terres de ressources minérales ne sera pas limitée.**
4. **Estime que, dans les zones de ressources minérales, si les données techniques, après examen par le ministère des Richesses naturelles, démontrent que les ressources minérales d'un emplacement particulier ne se prêtent pas à l'exploitation, l'emplacement pourra être affecté à des utilisations autres que celles énumérées dans**

---

1 l'exploitation d'une "mine souterraine" signifie l'extraction minière par forage horizontal dans le roc à partir d'une face de carrière sans déranger le terrain situé au-dessus.

la politique 2 en conformité avec les politiques à la section 4.2.3 (Zones rurales générales), sauf aux utilisations résidentielles. De plus, lorsque la zone de ressources minérales englobe des zones de sols organiques désignées sur l'annexe G, les politiques à la section 7.2.2 (Contraintes écologiques) s'appliqueront. L'utilisation de la terre selon cette politique assurera que la possibilité d'extraction minérale sur les autres terres désignées comme Zones de ressources minérales ne sera pas restreinte.

5. **Lorsqu'il devra approuver ou étudier les plans directeurs locaux, les plans de lotissement, les détachements de parcelles ou les arrêtés de zonage et les plans de localisation, ou les amendements y afférents, touchant un terrain situé à 450 mètres ou moins, dans le cas des gisements de calcaire, et à 120 mètres ou moins, dans le cas des dépôts de sable et de gravier, de la limite d'une zone de ressources naturelles, le Conseil devra demander l'avis du ministère des Richesses naturelles et du ministère de l'Environnement pour s'assurer que la possibilité d'extraire des minéraux sur les terres désignées comme terres de ressources minérales ne sera pas restreinte.**

6. **Lorsqu'il devra approuver ou étudier les plans directeurs locaux, les plans de lotissement, les détachements de parcelles, les arrêtés de zonage et les plans de localisation, ou les amendements y afférent touchant un terrain situé à 450 mètres ou moins de la zone autorisée d'une carrière ou d'une carrière en bordure de route, ou à 120 mètres ou moins de la zone autorisée d'une sablière ou gravière ou d'une sablière ou gravière en bordure de route, le Conseil devra demander l'avis du ministère de l'Environnement pour s'assurer que la méthode d'extraction et l'étendue ultime de l'opération d'extraction ne seront pas restreintes.**

7. **Estime qu'il faut classer la zone autorisée des sablières ou gravières (y compris des sablières ou gravières en bordure de route) comme zone d'extraction dans les arrêtés de zonage, sauf dans les zones désignées comme Zones écologiques naturelles, Zones de ressources marginales (spéciales) et dans les zones désignées par le suffixe "(couloir fluvial)". Ce zonage peut ne pas être requis pour les zones autorisées qui, de l'avis du ministère des Richesses naturelles, présentent peu de valeur au titre des ressources compte tenu de la qualité du matériau qui peut en être extraite.**

8. **Estime que les plans directeurs locaux des municipalités locales doivent comprendre les politiques 1 et 2 ci-devant, mais qu'il sera possible d'établir les politiques exigeant un amendement à un arrêté de zonage avant l'établissement d'une sablière ou d'une carrière.**

9. **Estime que, nonobstant les autres politiques contenues dans le présent Plan, lorsqu'il existe des parois de carrière à la date de l'adoption de la présente politique par le Conseil régional, il y aura lieu de permettre l'extraction minière souterraine, y compris l'utilisation de l'espace créé par cette extraction, sous réserve, entre autres exigences, du respect des exigences régionales en matière d'élimination des déchets et d'adduction d'eau, d'égouts, de routes et de transports publics.**

10. **Lorsqu'il devra approuver ou étudier les plans directeurs locaux, les plans de lotissement, les détachements de parcelles, les arrêtés de zonage, les plans de localisation, ou les amendements y afférents, touchant des terrains situés à 450 mètres ou moins du lot 20, concession III, ville de Kanata, le Conseil estime que, nonobstant la désignation de Zone rurale générale, il faudra demander l'avis du ministère des Richesses naturelles pour déterminer s'il y a lieu de permettre ou non la proposition, compte tenu de l'importance du gisement de sable siliceux sur la propriété par rapport aux autres dépôts dans l'est ontarien.**

11. **Estime qu'il y aura lieu, au plus tard dix ans à compter de l'adoption des présentes politiques, d'étudier s'il faudrait désigner d'autres zones comme Zones de ressources minérales.**

5.3 ZONES ÉCOLOGIQUES NATURELLES[1]

5.3.1 Introduction

La région d'Ottawa-Carleton est caractérisée par une végétation, une topographie, une faune et une géologie variées dans les mêmes secteurs géographiques ou contigus. Les motifs qui justifient la protection de ces caractéristiques, quoique pas nécessairement dans tous les cas, sont :

- de conserver des aires pour la faune;
- de conserver des aires à des fins scientifiques et éducatives;

---

1 Cette section a fait l'objet d'une étude importante et d'un amendement au Plan directeur. Comme elle vient d'être approuvée, on ne l'a pas réexaminée pendant la révision du Plan directeur et elle est incluse dans le projet de Plan directeur pour en assurer l'intégrité. Les seules modifications portent sur des détails comme la numérotation et les renvois. Aucun changement important n'a été apporté au texte.

- de conserver des aires d'intérêt botanique;
- de conserver le pittoresque;
- de réserver des terrains à des fins de foresterie;
- de conserver les ressources en eau et des terres saturées.

Les zones écologiques naturelles figurant aux annexes A et B ne sont pas nécessairement celles qui devraient être protégées, mais ce sont les plus importantes dans la zone d'aménagement. Les municipalités locales adopteront les désignations pour d'autres secteurs d'intérêt local dans leur propre plan directeur.

Pour identifier les zones désignées aux annexes A et B comme zones écologiques naturelles, la Municipalité régionale a fait faire deux études importantes[1] et s'est prévalue de l'avis de plusieurs autres sources, notamment les sociétés de conservation, le ministère des Richesses naturelles et l'Ottawa Field Naturalists' Club.

La désignation des zones écologiques naturelles a pour but de protéger ces secteurs, mais ne signifie pas qu'elles peuvent être utilisées par le public. L'utilisation publique n'est permise que lorsque les terrains sont de propriété publique. Ces terrains feront l'objet de plans de gestion qui établiront les types d'activités prévues. Les plans de gestion tiendront compte des intérêts des propriétaires privés des environs. Lorsque les terrains ne sont pas d'appartenance publique, le propriétaire aura la discrétion d'en autoriser l'accès. L'utilisation des zones écologiques naturelles sera régie par les principes établis au paragraphe 5.3.5.

5.3.2 Acquisition foncière

Afin de réaliser les objectifs adoptés à l'égard des zones écologiques naturelles et énoncés au paragraphe 5.3.1, des terrains devront être achetés. Toutefois, de nombreux propriétaires ne sont pas désireux de vendre leurs terrains; les acquisitions se feront donc uniquement si le propriétaire est intéressé à vendre son terrain.

Les principes régissant les acquisitions foncières sont énoncés au paragraphe 5.3.5.

5.3.3 Travaux publics

Le Conseil est conscient que certains travaux publics pourraient avoir un effet néfaste sur les zones écologiques naturelles, que ce soit par la construction de travaux ou par leur utilisation ultérieure, mais que certains travaux publics seront nécessaires pour assurer la bonne gestion de ces zones. Le Conseil a donc l'intention d'interdire la construction et d'autoriser l'utilisation.

Aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, les travaux publics peuvent être réglementés par les plans directeurs s'ils relèvent de la compétence d'un conseil ou d'une commission locale. Ce genre de travaux publics est assujetti aux principes énoncés au paragraphe 5.3.5.

Dans le cas des travaux publics non régis par le présent Plan directeur, le Conseil a l'intention de tenir compte des objectifs établis à l'égard des zones écologiques naturelles au paragraphe 5.3.1 lorsqu'il sera appelé à formuler des commentaires sur les travaux proposés.

5.3.4 Caractéristiques géomorphologiques, géologiques et paysagères

Il existe dans l'ensemble de la zone d'aménagement, outre les zones écologiques naturelles, d'autres genres de caractéristiques naturelles qui méritent une attention particulière.

En 1975, la Municipalité régionale et le ministère des Richesses naturelles ont entrepris une étude de la zone d'aménagement afin de cerner les caractéristiques géomorphiques et géologiques qu'il serait souhaitable de conserver. Celles-ci, figurent aux annexes A et B. Le but est de conserver suffisamment de chaque caractéristique pour être en mesure d'en observer les particularités.

D'autres éléments de valeur devraient aussi être protégés. Il pourrait s'agir, par exemple, de lieux qui donnent une excellente vue du paysage environnant ou d'un très beau paysage rural. On trouve notamment de bons exemples de ceci près de plusieurs escarpements dans les environs d'Orléans et de Cumberland. Ainsi, pour ne pas nuire à ces escarpements, deux points sont primordiaux - empêcher tout aménagement ou exploitation (de carrière, par exemple) sur la surface de l'escarpement et établir une marge de reculement assez grande pour empêcher qu'un aménagement soit visible d'en bas. On vise à assurer une protection selon les caractéristiques particulières dans chaque cas.

---

1 Reed, Dr.Robert M., *An Ecological Study of Conservation-Recreation Areas in the Regional Municipality of Ottawa-Carleton* (2 rapports) Université d'Ottawa, 1975 et 1976.

5.3.5 Zone de conservation (urbaine)

À l'intérieur de la limite extérieure de la ceinture de verdure, on trouve certaines zones de terres, sous propriété publique qui, pour diverses raisons, revêtent une importance écologique. Ces zones sont, avec leurs caractéristiques les plus importantes, les suivantes :

- les bois, l'étang et la rive de Britannia - qui présentent une très grande diversité de types d'habitats pour une vaste gamme et un grand nombre d'oiseaux, de reptiles et d'autres formes de faune;
- la rive et les falaises du parc Rockcliffe - la rive et les falaises calcaires adjacentes sont l'habitat de 30 espèces importantes connues de plantes et d'une colonie de salamandres à deux lignes;
- les bois de la Base aérienne de Rockcliffe - qui sont un secteur forestier relativement vierge, avec plusieurs espèces végétales importantes ou inusitées (p. ex., noyer tendre, noyer amer).

L'importance de protéger ces zones tient à la fois à leurs caractéristiques écologiques particulières et à leur relative proximité du centre urbain, qui les met à la portée d'un nombre considérable d'utilisateurs éventuels.

Puisque ces terres sont déjà du domaine public, il n'est pas aussi nécessaire d'en prévoir l'aménagement ou l'utilisation limité que le Conseil estime souhaitable pour les terres de propriété privée. Les types d'utilisations permises se limitent à celles qui ne bouleversent pas l'environnement naturel. En raison de leur proximité par rapport à une grande population, il peut être nécessaire d'envisager des restrictions d'utilisation dans la gestion de ces zones pour assurer la protection de leurs caractéristiques névralgiques.

L'aménagement doit se limiter à ce qui est nécessaire dans les intérêts de la conservation. À ce titre, la réalisation d'équipements de loisirs ne serait généralement pas conforme à l'esprit de cette désignation.

5.3.6 Politiques

Par conséquent, le Conseil :

1. Désigne comme Zones écologiques naturelles les secteurs figurant aux annexes A et B;

2. Se propose d'autoriser les utilisations suivantes dans les zones écologiques naturelles :

- **a) maison unifamiliale et bâtiments annexes sur chaque terrain existant dont la façade donne sur une voie publique entretenue à longueur d'année,**
- **b) exploitation agricole, y compris les aménagements résidentiels requis,**
- **c) exploitation forestière aux termes de la *Loi sur les forêts*, L.R.O. 1980,**
- **d) utilisations récréatives ne nuisant pas aux caractéristiques naturelles du milieu,**
- **e) utilisations propres à la conservation ou à la gestion des ressources en eau, de la faune ou d'autres caractéristiques naturelles,**
- **f) utilisations faisant usage des caractéristiques naturelles de ces zones, à des fins scientifiques et éducatives,**

3. Se propose, dans les zones écologiques naturelles,

- **a) d'annoncer qu'il est disposé à acheter des terrains si les propriétaires fonciers désirent les vendre,**
- **b) à la demande du propriétaire foncier, de négocier un prix mais, si dans un délai de six mois, aucune entente n'est conclue, d'établir un prix conformément à la *Loi sur l'expropriation*, ou**
- **c) à la demande du propriétaire foncier, d'exproprier la propriété aux termes de la *Loi sur l'expropriation*,**
- **d) de ne pas acquérir d'ajouts, sauf à la demande du propriétaire,**
- **e) d'être disposé à n'acheter qu'une partie de la propriété, à condition que les dimensions de la parcelle non acquise satisfassent aux exigences de la municipalité locale.**

4. Se propose, dans les zones écologiques naturelles,

- **a) de faire gérer les terrains qu'il a acquis par le ministère des Richesses naturelles. Cependant, si d'autres dispositions étaient proposées et considérées réalisables et souhaitables par le Conseil, de les prendre en considération,**
- **b) de mettre sur pied des comités consultatifs locaux pour réexaminer le programme de gestion élaboré par le ministère des Richesses naturelles, qui pourront conseiller le Conseil et le Comité d'urbanisme à cet égard, après consultation avec les parties intéressées. Le mandat de ces comités sera établi au besoin,**

c) de consulter le ministère des Richesses naturelles pour que soient adoptées les pratiques de gestion suivantes concernant les terrains qui lui appartiennent :

(i) des utilisations récréatives ne devraient être établies que lorsqu'un plan de gestion aura été préparé de concert avec les comités mentionnés en 4b),

(ii) des terrains devraient être aménagés à des fins publiques uniquement s'ils comportent un accès d'une emprise libre ou d'un autre terrain public comportant un accès,

(iii) des bornes devraient être posées aux quatre angles de la propriété de la Région,

(iv) des terrains pourront être loués dans un but précis, sous réserve des intérêts des propriétaires voisins, des caractéristiques de la propriété et des objectifs du Conseil énoncés au paragraphe 5.3.1.

d) de continuer à verser des subventions en remplacement d'impôt aux municipalités locales pour les terrains acquis, ces subventions étant calculées selon le taux au mil résidentiel de la municipalité,

e) d'être disposé à considérer les demandes de subvention des municipalités locales pour les frais supplémentaires manifestement occasionnés par l'utilisation ou la gestion des terres régionales dans les zones écologiques naturelles.

5. Vise à ce que, dans les cas où des contraintes écologiques sont localisées dans les zones écologiques naturelles, les principes énoncés à la section 7.2 soient également applicables;

6. Vise à ce que tous les travaux publics (définis dans la *Loi sur l'aménagement du territoire)* à l'intérieur des zones écologiques naturelles ou des zones de conservation (urbaines) ne soient effectués avant qu'une étude des effets sur l'environnement soit entreprise conjointement par le promoteur et le Conseil afin de déterminer les effets écologiques de la proposition et de recommander si le projet devrait être approuvé ou rejeté et, dans l'affirmative, sous quelles conditions.

7. Vise à ce que les travaux publics ne tombant pas sous la portée de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, soient conformes aux objectifs établis pour les zones écologiques naturelles au paragraphe 5.3.1 lorsqu'il sera appelé à commenter les travaux proposés. Le Conseil devra pareillement prendre en compte les caractéristiques écologiques des zones de conservation (urbaines) telles qu'énoncées au paragraphe 5.3.5.

8. Lors de l'approbation ou de l'étude des plans directeurs locaux, des plans de lotissement ou des détachements de parcelles ainsi que des arrêtés de zonage et des plans de localisation, ou des amendements y afférents, se propose de prendre en considération, outre ce qui est énoncé ci-dessus, les objectifs portant sur les caractéristiques géomorphiques, géologiques et paysagères mentionnées au paragraphe 5.3.4.

9. Vise à ce que les politiques en 2e) et 2f) relatives aux zones de conservation (urbaines) soient mises en vigueur et que les utilisations récréatives qui utilisent sans la diminuer l'écologie de l'emplacement en question seront permises.

5.4 ZONES DE RESSOURCES MARGINALES (SPÉCIALES)[1]

Le Conseil est conscient du fait que certains secteurs, de par leurs caractéristiques naturelles, requièrent des politiques relatives à l'utilisation et à l'aménagement des terrains qui sont plus limitées que celles qui s'appliquent normalement aux zones rurales générales. Ces secteurs ont été désignés comme Zones de ressources marginales (spéciales) dans le cadre des objectifs suivants :

- protection des habitats de la faune;
- protection de certains secteurs de valeur scientifique ou éducative;
- protection des zones d'intérêt botanique;
- protection des secteurs panoramiques;
- mise de côté de terrains aux fins de foresterie;
- protection des réserves d'eau et des terres saturées.

---

1 Cette section a fait l'objet d'une étude importante et d'un amendement au Plan directeur. Comme elle vient d'être approuvée, on ne l'a pas réexaminée pendant la révision du Plan directeur et elle est incluse dans le projet de Plan directeur pour en assurer l'intégrité. Les seules modifications portent sur des détails comme la numérotation et les renvois. Aucun changement important n'a été apporté au texte.

Les terres désignées comme des zones de ressources marginales (spéciales) ont pour objet de conserver la nature et l'environnement principalement par l'entremise des propriétaires privés.

En résumé, le Conseil propose :

1. **Que les terrains désignés Zones de ressources marginales (spéciales) à l'annexe A soient généralement maintenus dans leur état actuel;**

2. **Que les utilisations, activités et d'autres politiques jugées appropriées pour les zones de ressources marginales (spéciales) soient :**

   a) **l'agriculture, y compris les résidences et activités connexes;**

   b) **la foresterie;**

   c) **les utilisations récréatives ne nuisant pas à l'environnement;**

   d) **les utilisations propres à la conservation ou la gestion des réserves d'eau, de la faune et d'autres caractéristiques naturelles;**

   e) **les utilisations axées sur les caractéristiques naturelles de ces zones à des fins scientifiques ou éducatives;**

   f) **une maison unifamiliale et les bâtiments annexes sur chaque lot existant dont la façade donne sur une voie publique;**

   g) **les aménagements de résidences de campagne, conformément à la section 4.2.5, à condition que toute demande de ce genre soit accompagnée des études requises pour montrer que l'aménagement;**

      (i) **ne nuira pas à la santé ou à la sécurité publiques, c'est-à-dire qu'il n'aura pas pour effet de polluer l'eau souterraine, d'utiliser des terrains qui présentent des risques ou qu'il sera éloigné de secteurs incompatibles;**

      (ii) **comporte manifestement une réserve suffisante d'eau souterraine de bonne qualité pour les puits privés et, plus particulièrement, un débit minimum de trois gallons la minute pour chaque lot,**

      (iii) **n'aura aucun effet nuisible sur les lieux ou à l'extérieur des lieux sur, notamment, les chevreuils, le gibier d'eau, la végétation, les terres saturées, les forêts ou les caractéristiques pittoresques. Les études qui s'imposent à cet égard seront réalisées par des personnes spécialisées dans les diverses disciplines concernées,**

      (iv) **conserve suffisamment de terres à l'état naturel pour réaliser les objectifs portant sur les zones de ressources marginales (spéciales);**

   h) **d'autres utilisations, pourvu qu'on puisse prouver qu'elles contribueront à la conservation de ces terres ou qu'elles n'auront pas d'effet néfaste sur l'environnement naturel.**

3. **Pour aider à conserver ces terres, il faudra que certaines autorités gouvernementales et organismes publics prennent des responsabilités précises pour réglementer l'activité publique et aider les propriétaires privés à protéger l'environnement.**

4. **Lorsqu'une demande sera présentée pour subdiviser ou lotir un terrain pour des fins d'aménagement, le Conseil décidera s'il est nécessaire d'acquérir ce genre de terrain pour s'assurer que les objectifs relatifs aux zones de ressources marginales (spéciales) sont respectés. Si le Conseil décidait d'en acquérir, une offre d'achat sera faite selon les procédures décrites aux alinéas 3b) et 3c) de la section 5.3.6.**

PARTIE 6 : LOGEMENT

6.0 INTRODUCTION

Le secteur privé, tous les niveaux de gouvernement et divers organismes sans but lucratif participent à la production de logements. Le principal rôle de la Région en matière de logement est la coordination. Il comprend la responsabilité à l'égard de la recherche globale sur le logement, la préparation d'une Déclaration régionale sur le logement, l'aide aux municipalités locales dans la mise en oeuvre des programmes de logement, la surveillance des initiatives de logement prises par les gouvernements fédéral et provincial et les municipalités locales et l'établissement des besoins en logement à Ottawa-Carleton. La Région s'occupe aussi du logement spécial, y compris le logement d'urgence et les registres des logements. Les municipalités locales sont chargées de l'application des programmes de logement, y compris de la production de logements subventionnés.

Le logement est un besoin humain fondamental. Tout le monde devrait être logé convenablement. Pour cela, il doit y avoir un nombre suffisant de logements d'une certaine qualité minimale. Dans le passé, le secteur privé et les gouvernements ont généralement pu assurer un nombre suffisant de logements. Toutefois, pour habiter un logement produit par le secteur privé, certaines personnes doivent consacrer une proportion de leur revenu supérieure à la proportion souhaitable, alors que d'autres ne peuvent se payer ces logements. La question de la disponibilité de logements abordables intéresse donc la Région. En définissant l'intérêt régional, le Conseil reconnaît que tous les niveaux de gouvernement ont un intérêt semblable.

En résumé, l'intérêt régional est le suivant :

1. **Le caractère convenable et l'abordabilité du logement pour tous les résidents d'Ottawa-Carleton.**

6.1 OBJECTIFS EN MATIÈRE DE LOGEMENT

On s'attend que le secteur privé construise plus de 90 % des logements neufs. La Région peut aider le secteur privé à produire des logements convenables et abordables de plusieurs façons.

Si les services nécessaires à l'aménagement urbain sont installés d'une façon ordonnée, le secteur privé peut en toute confiance prendre des engagements en matière d'aménagement. On traite de cet aspect dans les parties 2 et 10 du présent Plan.

La Région, qui approuve les plans de lotissement, peut aussi tenter de maintenir une offre minimale de lots pour l'aménagement sous forme de projets de lotissement approuvés et enregistrés. Compte tenu de l'expérience passée à Ottawa-Carleton, on considère suffisante une offre minimale de terrains vacants, sous forme de projets de lotissement approuvés et enregistrés, pouvant répondre à la demande pendant au moins deux ans pour chaque catégorie de logements (individuels, collectifs et appartements). En outre, la recherche globale sur le logement qu'effectue la Région peut aider le secteur privé à s'adapter aux changements.

La Région a un rôle peu important à jouer dans le financement et l'aménagement de logements. Toutefois, elle peut influencer les parties qui jouent un rôle plus important dans ces domaines (p. ex., les gouvernements fédéral et provincial et le secteur privé) et elle peut encourager la production de logements abordables.

Le parc de logements de 1986 suffira à répondre à environ 75 % des besoins de logements en l'an 2001. Il sera moins coûteux à long terme de prendre des mesures positives pour maintenir ce parc en état que de lui permettre de se détériorer et de le remplacer par des logements neufs. En outre, les zones résidentielles plus anciennes ont un caractère établi qui ajoute à la diversité de la zone urbaine, et leurs styles architecturaux différents assurent une continuité historique.

Certains groupes, comme les handicapés, ont des besoins spéciaux auxquels il faut satisfaire.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Appuyer l'industrie privée de l'habitation par les moyens suivants :**
   a) **maintenir, sous forme de projets de lotissement approuvés et enregistrés, une offre de terrains vacants d'au moins deux ans pour chaque catégorie de logements et**
   b) **fournir des renseignements sur les besoins en logement.**
2. **Influencer les parties au sein des gouvernements fédéral et provincial, des organismes et du secteur privé qui sont responsables du logement, afin que leurs mesures et leurs programmes soient orientés vers la satisfaction des besoins en logement dans toute la région.**
3. **Encourager la production de logements abordables.**
4. **Encourager l'entretien et, lorsque cela est nécessaire, l'amélioration du parc de logements existants.**
5. **Aider à satisfaire aux besoins de logements des groupes spéciaux.**

6.2 POLITIQUES EN MATIÈRE DE LOGEMENT

Ce Plan vise surtout à orienter l'aménagement physique de la municipalité. Les politiques ci-après portent sur six aspects dont il convient de traiter dans un plan directeur.

6.2.1 Déclaration régionale sur le logement

Les politiques de logement doivent changer rapidement en fonction des circonstances et traiter de questions comme l'application des programmes. La Déclaration régionale sur le logement et ses mises à jour sont les véhicules qui conviennent à ces politiques. La Déclaration régionale sur le logement est avant tout un document servant à établir des objectifs en matière de logement pour une période de cinq ans, alors que ce Plan a un cadre temporel plus vaste. Par conséquent, les politiques de ce Plan établissent la Déclaration régionale sur le logement comme le véhicule des politiques détaillées en matière de logement.

Les municipalités locales préparent aussi des déclarations sur le logement. Le ministre chargé du logement demande à la Région d'approuver ces déclarations. Rien dans la loi n'exige que les déclarations locales sur le logement soient conformes à la Déclaration régionale sur le logement. Toutefois, puisque les municipalités peuvent influencer directement et indirectement la production de logements, ce Plan exige que la Région soit convaincue que les déclarations locales sur le logement traitent convenablement des objectifs en matière de logement, et des politiques et programmes pour les atteindre, avant de les approuver.

En résumé :

1. **Le Conseil adoptera une Déclaration régionale sur le logement pour fixer des cibles en matière de logement sur une période de cinq ans concernant :**
   a) **le nombre total de logements, par catégorie et mode d'occupation, que devra produire le marché privé, et**
   b) **le nombre et la catégorie des logements subventionnés pour les ménages pour lesquels on ne s'attend pas que le marché privé puisse satisfaire aux besoins de logement**

   et pour intégrer des politiques et programmes destinés à assurer l'atteinte des cibles établies pour le logement.
2. **Le Conseil préparera tous les cinq ans une Mise à jour de la déclaration régionale sur le logement qui révisera les cibles, les politiques et les programmes en matière de logement.**
3. **Le Conseil étudiera chaque année les progrès réalisés vers l'atteinte des cibles en matière de logement et modifiera ses politiques et programmes, au besoin, dans une Revue annuelle du logement.**
4. **Avant d'approuver les déclarations sur le logement des municipalités locales, et leurs mises à jour, le Conseil doit être convaincu que les cibles et les politiques et programmes en matière de logement permettront la production :**
   a) **par le secteur privé, d'un nombre suffisant de logements par catégorie et mode d'occupation; et**
   b) **d'un nombre suffisant de logements subventionnés de diverses catégories destinées aux ménages dont ne s'attend pas que le marché privé puisse satisfaire aux besoins de logement.**
5. **Le Conseil collaborera avec les gouvernements fédéral et provincial, l'industrie privée du logement et les sociétés d'habitation et autres organismes sans but lucratif et fera des représentations auprès d'eux afin d'atteindre les cibles régionales et locales établies pour le logement.**

6.2.2 Terrains à bâtir

L'objectif 1 a) ci-devant prévoit le maintien d'une offre de terrains vacants de deux ans pour les maisons individuelles, les logements collectifs et les appartements dans des projets de lotissement approuvés et enregistrés. On aménage des terrains et approuve et enregistre sans cesse des plans de lotissement. Pour veiller à ce que l'objectif soit atteint, il faut revoir la situation régulièrement. Par la politique ci-après, la Région s'engage à faire un examen annuel de la situation. Aucune politique n'est prévue en ce qui a trait aux mesures que la Région peut prendre dans les cas où l'objectif n'est pas atteint, parce que ces mesures dépendraient des raisons de l'insuffisance de l'offre.

En résumé :

6. **Le Conseil examinera chaque année l'offre de terrains vacants désignés pour l'aménagement résidentiel dans les projets de lotissement approuvés et enregistrés, en fonction de l'objectif qui consiste à maintenir une offre d'au moins deux ans de ces terrains par catégorie de logement.**

6.2.3 Logement abordable

Il y a plusieurs facettes à la production de logements abordables.

Des études de cas ont révélé qu'il est possible de réduire le coût des logements que construit le secteur privé par l'intermédiaire, entre autres choses, de modifications à la conception, de lots plus petits, d'aménagements avec marges latérales zéro et de rues plus étroites. En outre, il est généralement moins coûteux de créer par les transformations d'autres logements dans le parc existant, que de construire des logements neufs. La réglementation de ces questions relève principalement des municipalités locales. Pour cette raison, la politique ci-après indique que la Région s'attend à ce qu'elles examinent des façons de réduire le coût du logement.

Le gouvernement provincial détermine le montant du financement disponible pour les logements subventionnés. Il incombe surtout aux municipalités locales de produire les logements subventionnés sans dépassement du budget établi par la province. Le présent Plan précise que la Région s'attend à ce que les municipalités locales et les sociétés d'habitation privées sans but lucratif et autres organismes atteignent les cibles établies pour les logements subventionnés.

Ce ne sont pas tous les ménages à faible revenu qui vivent dans des logements subventionnés. Un grand nombre de ménages à faible revenu consacrent plus de 30 % de leur revenu au logement et ont besoin d'une forme quelconque de soutien du revenu pour payer une partie de leurs frais de logement. Le financement des programmes de logement et de soutien du revenu relève principalement des gouvernements fédéral et provincial. Toutefois, il se peut que la Région puisse jouer un rôle en élaborant de nouveaux programmes ou en participant à des projets pilotes.

En résumé :

7. Le Conseil s'attend que les municipalités locales étudient périodiquement les moyens de réduire les coûts du logement par l'intermédiaire, entre autres choses :

- **a) de lots plus petits,**
- **b) d'une plus grande souplesse dans la localisation des maisons,**
- **c) de normes révisées pour la conception des rues, des trottoirs et d'autres travaux d'aménagement extérieur, et**
- **d) de l'utilisation accrue du parc de logements existants**

et amendent les plans directeurs locaux, les arrêtés de zonage, les arrêtés concernant les normes d'entretien et d'occupation et les autres arrêtés portant sur la construction, si elles le jugent souhaitable.

8. Le Conseil s'attend que les sociétés d'habitation sans but lucratif privées et les autres organismes de la municipalité locale satisfassent aux exigences précisées, dans la Déclaration régionale sur le logement, pour les logements subventionnés.

9. Le Conseil s'attend que les gouvernements fédéral et provincial élaborent des programmes de logement et de soutien du revenu afin que les résidents n'aient pas à consacrer une proportion trop élevée de leur revenu au logement, et il pourra de temps à autre proposer de nouveaux programmes ou participer à des projets pilotes pour les mettre à l'essai.

6.2.4 Amélioration du parc de logements

Le parc de logements doit être entretenu continuellement. L'amélioration des équipements et des services communautaires locaux encourage souvent les propriétaires individuels à entretenir leurs propriétés. Pour obtenir ce résultat, on peut élaborer et mettre en oeuvre des plans d'amélioration des collectivités, ce qui relève des municipalités locales. Il incombe aussi aux municipalités locales d'appliquer des arrêtés concernant les normes d'entretien et d'occupation.

En résumé :

10. Le Conseil encourage les municipalités locales à adopter et à mettre en oeuvre des plans d'amélioration des collectivités et des arrêtés concernant les normes d'entretien et d'occupation, et à tirer parti des programmes fédéraux et provinciaux visant l'amélioration des zones résidentielles établies, et notamment du parc de logements.

6.2.5 Transformation en immeubles en copropriété

Depuis 1976, la Région applique une politique limitant la transformation d'immeubles locatifs en immeubles en copropriété afin de protéger le parc existant de logements locatifs abordables.

La *Rental Housing Protection Act* stipule qu'il incombe aux municipalités locales de réglementer la transformation de logements locatifs en logements en copropriété, en coopératives de mise de fonds ou en d'autres formes de logements définis dans la loi. Toutefois, cette loi comprend une clause de temporarisation et cessera d'être en vigueur le 30 juin 1988. La politique ci-après constituera le fondement d'un appel si jamais les municipalités locales approuvent les transformations. Elle assure aussi qu'il y aura une politique en vigueur à Ottawa-Carleton après le 30 juin 1988 ad-

venant que le gouvernement provincial ne remplace pas la *Rental Housing Protection Act* par une autre loi.

En résumé :

11. La transformation de logements locatifs en logements en copropriété, en coopératives de mise de fonds et en logements occupés selon d'autres modalités ne sera approuvée que lorsque le taux d'inoccupation pour la municipalité dans laquelle les logements à transformer sont situés dépasse 3 % (tel qu'indiqué dans le relevé semestriel des appartements locatifs vacants de la SCHL) pour deux relevés successifs.

6.2.6 Logement spécial

Le logement spécial est le logement pour les personnes qui ont besoin de services spéciaux. Souvent, ces services et le coût du logement sont subventionnés par un ou plusieurs niveaux de gouvernement. Dans certains cas, des établissements comme les foyers pour personnes âgées et les maisons de santé, ou les quasi-établissements comme les foyers, répondent aux besoins de ces personnes.

Dans d'autres cas, les foyers de groupe constituent un milieu de vie qui appuie ces personnes. Un foyer de groupe est une résidence qui détient un permis ou qui est financée en vertu d'une loi fédérale ou provinciale pour loger entre trois et dix personnes, sans compter le personnel, qui vivent tout en étant supervisées dans une seule unité de logement et qui, par suite de leur état émotionnel, mental, social ou physique ou de leur situation juridique, ont besoin, pour leur bien-être, de vivre en groupe.

Les municipalités locales peuvent réglementer les foyers de groupe par des arrêtés de zonage. Pour assurer qu'une ou deux municipalités ne prennent pas une part disproportionnée de ces installations, la politique ci-après exige que les municipalités locales permettent les foyers de groupe dans toutes les zones où les utilisations résidentielles sont permises. Toutefois, par les arrêtés de zonage, les municipalités locales peuvent réglementer les distances entre les foyers de groupe et la localisation de certains genres de foyers de groupe.

La Région fournit des logements d'urgence pour ceux qui n'ont pas de logement. En 1987, elle a rempli cette fonction en exploitant un refuge pour les familles et en passant des accords d'achat de services avec des organismes de charité et sans but lucratif en vue d'assurer un logement d'urgence aux sans-abris.

En résumé :

12. Les arrêtés de zonage doivent permettre l'établissement de foyers de groupe dans toutes les zones où les utilisations résidentielles sont permises.

13. Le Conseil doit fournir des logements d'urgence directement ou par le biais de contrats d'achat de services passés avec d'autres organismes.

PARTIE 7 : CONTRAINTES ECOLOGIQUES

7.0 INTRODUCTION

On peut classer dans quatre catégories les contraintes à l'aménagement créées par des conditions environnementales: zones inondables, sols organiques et autres marécages, terrains en pente instables et terrains exposés au bruit.

Un des buts qui sous-tend ce Plan est de "protéger les habitants contre les risques d'exposition à des influences écologiques néfastes". Les quatre contraintes écologiques indiquées ci-dessus sont celles qui intéressent la Région. Sa principale préoccupation est de s'assurer que la santé et la sécurité des personnes ou leur propriété ne soient pas menacées par un aménagement inapproprié dans les zones touchées par des contraintes écologiques.

En résumé, l'intérêt régional est le suivant :

1. **La protection des personnes et de la propriété des risques causés par un aménagement inapproprié dans les zones de contraintes écologiques.**

7.1 OBJECTIFS EN MATIÈRE DE CONTRAINTES ÉCOLOGIQUES

Les risques que présente l'aménagement inapproprié dans les zones de contraintes écologiques peuvent toucher les personnes et la propriété à l'emplacement même et à l'extérieur de ses limites. Si l'on permet l'aménagement dans une zone touchée par une contrainte écologique, cela pourrait, même s'il est possible d'atténuer l'effet de la contrainte sur place, aggraver ses effets ailleurs. Par exemple, il serait peut-être possible de remblayer ou de modifier la zone inondable de façon à permettre l'aménagement à un emplacement particulier, mais le remblai ou la modification de la zone inondable pourrait entraîner des changements de la crue qui aggrave les inondations ailleurs. Par conséquent, l'objectif régional consiste à prendre en compte non seulement l'emplacement d'un aménagement particulier mais aussi les autres zones touchées par la contrainte.

En résumé, l'objectif du Conseil est le suivant :

1. **Ne permettre dans les zones touchées par des contraintes écologiques que les aménagements qui ne menacent pas la propriété ni la santé ou la sécurité des occupants sur place ou ailleurs.**

7.2 POLITIQUES EN MATIÈRE DE CONTRAINTES ÉCOLOGIQUES

7.2.1 Politiques relatives aux zones inondables

Les cartes des zones inondables sont préparées par les sociétés de conservation, dont trois ont compétence à Ottawa-Carleton, soit la Société de conservation du bassin de la rivière Mississippi, la Société de conservation du bassin de la rivière Rideau, et la Société de conservation de la rivière South Nation. Dans les zones d'Ottawa-Carleton où ces sociétés n'ont pas compétence, cette fonction relève du ministère des Richesses naturelles.

La Région a, comme c'est la pratique dans la province, adopté l'inondation comme il n'en arrive qu'une fois par siècle comme norme pour délimiter les zones inondables. On a tracé la carte des zones innondables des principales rivières d'Ottawa-Carleton. Toutefois, certaines zones inondables ne figurent pas sur les cartes et l'étendue de celles qui y figurent peuvent se prêter à interprétation. Pour ces raisons, le Plan comprend une politique pour permettre à la Région de prendre en compte des renseignements autres que les cartes des zones inondables lorsqu'elle détermine s'il existe une plaine inondable et, dans l'affirmative, son étendue.

Les zones inondables sont indiquées à l'annexe G. Les mêmes zones ont une désignation supplémentaire aux annexes A ou B. L'effet de la politique ci-après est d'empêcher la construction de bâtiments ou d'ouvrages dans les zones inondables, sauf lorsqu'elle est compatible avec les conditions spécifiques et les désignations aux Annexes A ou B. De cette façon, les moyens d'atteindre l'objectif régional sont mis en oeuvre.

Après avoir délimité une zone inondable, une société de conservation peut adopter des règlements sur "le remblai, la construction et la modification des cours d'eau". Ces règlements ont pour effet d'exiger l'obtention d'un permis de la société de conservation avant la construction ou le remblai dans la zone touchée par les règlements. Ce Plan contient deux politiques différentes que les municipalités locales peuvent appliquer, selon que des règlements de ce genre sont en vigueur ou pas.

Dans les zones où les règlements ne sont pas en vigueur, l'objectif de la Région est d'établir un système qui ne permet l'aménagement dans la zone inondable qu'après l'évaluation convenable de la proposition. Cela se fait par plusieurs moyens, soit en désignant la zone inondable dans le plan directeur et les arrêtés de zonage locaux, en stipulant qu'aucun aménagement ne peut avoir lieu sans un amendement de l'arrêté de zonage et en incluant dans ce Plan et dans le plan directeur local les conditions dans lesquelles on peut envisager un amendement de l'arrêté de zonage.

Aux endroits où les règlements sont en vigueur, ces derniers donnent aux sociétés de conservation le pouvoir d'évaluer et de réglementer l'aménagement. Dans ce cas, les municipalités locales peuvent soit exiger un amendement de l'arrêté de zonage, comme s'il n'y avait pas de règlement en vigueur, soit rédiger leur plan directeur et leur arrêté de zonage de façon à permettre la délivrance d'un permis de bâtir sur des terrains dans une zone inondable désignée seulement si la société de conservation délivre un permis pour l'aménagement en vertu des règlements sur "le remblai, la construction et la modification des cours d'eau.

En résumé :

1. **Le Conseil définit la zone inondable comme la zone qui serait recouverte d'eau advenant la crue centenaire. Les zones inondables qui figurent sur les cartes sont désignées à l'annexe G.**
2. **Le Conseil reconnaît que dans les zones pour lesquelles les sociétés de conservation n'ont pas dressé de carte, il existe des zones inondables qui ne sont pas désignées à l'annexe G.**
3. **En plus d'appliquer les politiques 1 et 2, le Conseil tiendra compte, pour déterminer l'étendue de la zone inondable aux fins de l'application des politiques 4, 5 et 6, des cartes indiquant les zones inondables préparées par les sociétés de conservation et, conjointement avec la société de conservation locale, tiendra compte d'autres renseignements, comme les levés et les dessins techniques, qui pourraient être pertinents. De plus, le Conseil pourra exiger que les requérants donnent suffisamment de renseignements pour établir si les politiques de cette section sont respectées.**
4. **Dans les zones inondables, nonobstant la désignation aux annexes A ou B, aucun bâtiment ni ouvrage n'est permis sauf en conformité avec les politiques 5 ou 6.**
5. **Dans les zones inondables qui ne sont pas touchées par des règlements sur "le remblai, la construction et la modification des cours d'eau" d'une société de conservation, les arrêtés de zonage ne permettront pas la construction de bâtiments ou d'ouvrages, sauf par amendement des arrêtés de zonage pour un emplacement particulier. Des amendements d'arrêtés de zonage portant sur un emplacement particulier en vue de permettre la construction d'un bâtiment ou d'un ouvrage peuvent être adoptés seulement si :**
   a) **la demande de modification de l'arrêté de zonage est accompagnée de renseignements suffisants pour démontrer que l'aménagement proposé et ses occupants seront protégés des effets d'une crue centenaire; et**
   b) **les effets en amont et en aval possibles de l'aménagement proposé ne modifieront pas de façon marquée les caractéristiques hydrologiques de la zone inondable; et**
   c) **la désignation aux annexes A ou B permet l'aménagement proposé.**
6. **Dans les zones inondables pour lesquelles des règlements sur "le remblai, la construction et la modification des cours d'eau" d'une société de conservation sont en vigueur, les municipalités locales peuvent appliquer la politique 5 ci-dessus ou adopter des arrêtés de zonage qui permettent la construction de bâtiments ou d'ouvrages dans la zone inondable si :**
   a) **l'arrêté de zonage adopté par la municipalité locale exige la délivrance d'un permis par la société de conservation en vertu des règlements sur "le remblai, la construction et la modification des cours d'eau" avant la délivrance d'un permis de bâtir; et**
   b) **la désignation sur les annexes A ou B permet l'aménagement proposé.**
7. **Lors de la mise en oeuvre de ces politiques, le Conseil demandera l'avis de la société de conservation pertinente et du ministère des Richesses naturelles.**

7.2.2 Sols organiques et terrains en pente instables

Les sols organiques sont ceux qui contiennent au moins 30 % de matières organiques. Ils sont mal drainés et sont souvent marécageux. Ces sols ne constituent pas une base stable pour les fondations. Les zones où les sols organiques prédominent sont indiquées sur les cartes pédologiques d'Ottawa-Carleton préparées par l'Ontario Institute of Pedology. Ces zones sont indiquées à l'annexe G.

Les terrains en pente instables ont été définis dans le rapport "Slope Stability Study of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton", rédigé en 1976 par M.A. Klugman et P. Chung, et sont aussi indiqués sur l'annexe G.

Les risques créés par un aménagement inapproprié dans les zones touchées par les contraintes de sols organiques ou de terrains en pente instables sont locaux. Pour cette raison, les municipalités locales devront étudier attentivement tout projet d'aménagement dans ces zones de contraintes en se fondant sur des renseignements propres à l'emplacement particulier. Puisque la Région est responsable de

certaines approbations qui pourraient entraîner un aménagement (p. ex., les plans de lotissement), elle doit s'assurer que les municipalités locales ont accordé suffisamment d'attention à la contrainte particulière.

En résumé :

8. **Les zones touchées par les contraintes écologiques de Sols organiques ou de Terrains en pente instables sont désignées à l'annexe G.**

9. **Le Conseil reconnaît qu'il existe d'autres zones où il y a des sols organiques.**

10. **Les plans de lotissement et les détachements de parcelles peuvent être approuvés dans les zones désignées Sols organiques ou dans d'autres zones où il existe des preuves de l'existence de sols organiques, ou à proximité de zones désignées Terrains en pente instables, seulement si :**

    a) **des données pédologiques et techniques sont présentées qui démontrent que, bien que l'emplacement contienne des sols organiques ou que le terrain en pente soit indiqué comme étant instable, il convient effectivement à l'aménagement ou peut être modifié de façon à le rendre convenable pour l'aménagement;**

    b) **les modifications apportées à l'emplacement n'auront pas d'effets écologiques néfastes; et**

    c) **la désignation sur l'annexe A ou B permet l'aménagement proposé.**

11. **Lors de l'étude des propositions dont il est question en 10 a) et b) ci-devant, le Conseil demandera les conseils du ministère des Richesses naturelles et de la société de conservation pertinente et, dans le cas des sols organiques, du ministère de l'Environnement.**

12. **Lorsqu'il est impossible d'établir immédiatement si un lot qui sera créé par plan de lotissement ou par détachement de parcelle est situé dans une zone de sols organiques ou de terrains en pente instables, le Conseil peut exiger que les requérants fournissent suffisamment d'information pour établir si les politiques de cette section sont respectées.**

7.2.3 Politiques concernant le bruit

La Région se préoccupe du bruit provenant de trois sources, soit des avions, des routes et des chemins de fer. Le but est le même dans tous les cas, soit de veiller à ce que l'aménagement ne soit pas exposé à un niveau de bruit inacceptable qui pourrait nuire aux habitants (y compris aux travailleurs). On traite séparément du bruit des avions et de celui des routes et des chemins de fer parce qu'ils sont mesurés et réglementés différemment.

Pour ce qui est du bruit des avions, Transports Canada établit des prévisions d'exposition au bruit (PEB) couvrant une période de cinq à dix ans et des projections d'exposition au bruit pour des périodes plus longues en se fondant sur la fréquence des décollages et des atterrissages d'avions de divers genres et sur le tracé des pistes d'atterrissage.

Le ministère des Affaires municipales a dressé un tableau de compatibilité des utilisations des terres qui énumère les utilisations des terrains qui peuvent être permises dans certains secteurs précisés d'exposition au bruit. Les politiques ci-après prévoient que la Région appliquera cette politique, avec deux exceptions.

Premièrement, le tableau de compatibilité des utilisations des sols préparé par le ministère des Affaires municipales permet l'aménagement dans la fourchette PEB 30 à 35, à condition que les bâtiments soient construits de façon à respecter les critères de conception acoustique prescrits. Toutefois, le ministère de l'Environnement préférerait qu'aucun aménagement résidentiel ne soit permis au-dessus du niveau PEB 30. Puisque la zone urbaine à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure est en grande partie aménagée, on adoptera pour cette zone la limite moins restrictive. Toutefois, à l'extérieur de la ceinture de verdure, il est plus facile de planifier les nouveaux aménagements en tenant compte des contraintes de bruit. Par conséquent, à l'extérieur de la ceinture de verdure, l'aménagement résidentiel ne sera permis que dans les zones d'un niveau sonore inférieur à PEB 30.

Deuxièmement, la topographie naturelle d'un emplacement peut atténuer naturellement le bruit des avions au sol. Si un requérant présente des preuves appropriées, le Conseil peut approuver l'aménagement en fonction des niveaux de bruit atténué plutôt que des courbes PEB.

En résumé :

13. **Les zones d'exposition au bruit des avions sont désignées sur l'annexe G. Dans ces zones, le Conseil appliquera les politiques du ministère des Affaires municipales précisées dans le document "Land Use Policy Near Airports" de 1978, sauf que l'aménagement résidentiel ne sera pas permis dans les zones d'un niveau sonore supérieur à PEB 30, à moins qu'il ne soit permis spécifiquement par d'autres politiques du présent Plan.**

14. **En décidant s'il y a lieu de permettre un aménagement proposé, le Conseil devra**

    a) **prendre en compte les cartes des courbes PEB approuvées par Transports Canada;**

    b) **demander des conseils à Transports Canada et aux ministères de l'Environnement et des Affaires municipales; et**

    c) **établir que la désignation sur les annexes A ou B permet l'aménagement proposé.**

15. **Nonobstant la politique 13, le Conseil peut approuver les plans directeurs locaux, les plans de lotissement et les détachements de parcelles qui permettent l'aménagement résidentiel dans la fourchette de PEB 30 à 35 à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, si le plan directeur local contient des politiques pour assurer le respect des critères de conception acoustique et des autres exigences de la "Land Use Policy Near Airports" pour les aménagements résidentiels dans cette fourchette.**

16. **Nonobstant la politique 13, le Conseil peut approuver les plans directeurs locaux, les plans de lotissement et les détachements de parcelles qui permettent l'aménagement résidentiel à un niveau supérieur à PEB 35 à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, s'il est prouvé que la topographie naturelle de l'emplacement particulier atténue suffisamment le bruit des avions au sol pour réduire les niveaux sonores à moins de PEB 35. A cet égard, les requérants devront présenter une étude de bruit préparée par un ingénieur professionnel compétent ayant de l'expérience des études acoustiques. Le but de cette étude sera de prouver que le bruit réellement perçu des mouvements actuels et futurs des avions dans la zone dont il est question dans la demande d'aménagement est inférieur aux limites établies par la courbe PEB. À ce moment-là, les exigences de la politique 15 s'appliqueront.**

Pour ce qui est du bruit provenant de la circulation routière et ferroviaire, le ministère de l'Environnement recommande un Leq (niveau sonore moyen) de 55 dBA ou moins (entre 7 h et 23 h) et de 50 dBA ou moins (entre 23 h et 7 h) comme niveau de bruit acceptable pour les zones de loisirs extérieurs de nouveaux aménagements résidentiels. Puisque les niveaux sonores des routes principales et des grandes lignes de chemin de fer dépassent souvent ces niveaux, il est souhaitable d'encourager les utilisations non résidentielles dans les zones susceptibles de connaître des niveaux sonores élevés.

La Région peut appliquer les directives en matière de bruit pour les zones de loisirs extérieurs des nouveaux aménagements résidentiels lorsqu'elle approuve les plans de lotissement. Elle peut avoir recours à des conditions d'approbation pour s'assurer que les mesures de contrôle sonore sont mises en oeuvre pour réduire les niveaux sonores intérieurs. La Région peut aussi imposer des conditions pour veiller à ce que les acheteurs éventuels soient avertis du problème de bruit possible.

Dans le cas de l'aménagement qui ne se fait pas par le processus d'approbation de plans de lotissement, les municipalités locales peuvent assurer le maintien de niveaux sonores acceptables. Le meilleur moment pour imposer des conditions à l'égard des aménagements de logements collectifs est pendant l'approbation du plan de localisation, ce qui relève des municipalités locales. Même si des demandes d'approbation de plan, de copropriété sont présentées pour certains de ces aménagements, les bâtiments sont habituellement déjà en construction et quelques-unes des mesures les plus efficaces pour atténuer le bruit (retraits plus grands, localisation des garages par rapport aux aires habitables, vitrage spécial) ne peuvent plus être appliquées. Pour cette raison, les politiques sur le bruit provenant de la circulation routière et ferroviaire ne traitent que des plans de lotissement.

En résumé :

17. **Des niveaux sonores moyens de Leq 55 dBA ou moins (entre 7 h et 23 h) et de 50 dBA ou moins (entre 23 h et 7 h) sont établis comme niveaux sonores acceptables pour les zones de loisirs extérieurs des nouveaux aménagements résidentiels.**

18. **Le Conseil juge souhaitable d'encourager les utilisations non résidentielles dans les zones où les niveaux sonores sont plus élevés que les niveaux acceptables.**

19. **Le Conseil peut approuver les plans de lotissement pour les aménagements résidentiels sur les terrains exposés à un niveau sonore supérieur au niveau acceptable, mais en aucun cas supérieur à 70 dBA, aux conditions suivantes :**

    a) **une analyse de bruit est présentée et le recours aux méthodes recommandées de contrôle du bruit et le respect des critères de conception acoustique sont obtenus par voie d'entente, et**

    b) **lorsque le bruit demeure supérieur au niveau sonore acceptable même après le recours aux méthodes de contrôle du bruit et le respect des critères de conception acoustique, la garantie d'avertir les acheteurs éventuels d'un problème de bruit possible est obtenue par voie d'entente.**

20. **Le Conseil doit demander les conseils du ministère de l'Environnement lors de la mise en oeuvre de la politique 19.**

PARTIE 8: LES COULOIRS FLUVIAUX[1]

8.0 INTRODUCTION

Les rivières des Outaouais et Rideau, de par la diversité de leur topographie et des types d'aménagements ou de constructions effectués le long de leurs rives, regroupent toute une gamme d'activités humaines, de paysages, de sites historiques et de lieux récréatifs; il est donc indispensable de traiter ces deux couloirs fluviaux comme des entités indépendantes lors de l'élaboration d'une stratégie de planification. Ces couloirs fluviaux offrent, le long de leurs rivages, toute une gamme de panoramas et d'activités qui, malgré une certaine hétérogénéité, en font néanmoins des entités distinctes du reste de la zone d'aménagement. D'amont en aval, ce n'est qu'une succession de baies et de plages, de falaises et d'escarpements, de champs cultivés et de terres vierges, de forêts et de broussailles, de prairies et de marécages, d'îles et de ponts, de vastes zones urbanisées, d'équipements récréatifs, de pâtés de maisons et de bâtiments isolés. Un tel kaléidoscope, tout en faisant le charme et la beauté de ces deux rivières, est aussi la source même des problèmes actuels et futurs qu'elles présentent. En effet, faute de mesures adéquates, les rivalités d'un trop grand nombre d'activités, très différentes, pour l'occupation d'un espace restreint, risquent fort de détériorer l'environnement et ce, au détriment de tous.

8.1 LES RIVIÈRES EN TANT QUE RESSOURCES

Pour mesurer l'importance des rivières des Outaouais et Rideau, il convient de se placer non seulement dans le contexte de la zone d'aménagement et des besoins et conflits relatifs à l'aménagement de certains terrains, mais aussi dans la perspective beaucoup plus vaste de la province et du pays. En effet, ces deux rivières sont dotées d'importants atouts historiques et récréatifs dont il faut toujours tenir compte lors de l'élaboration d'une politique d'urbanisme à leur sujet.

La rivière Rideau fait partie du réseau fluvial et du canal reliant Kingston à Ottawa. Ce canal fut construit entre 1826 et 1832 dans le but de créer une voie d'accès au Saint-Laurent, entre Montréal et Kingston. Aucune fortification ne fut entreprise dans la zone d'aménagement et les dix-sept écluses situées à six endroits différents en sont les seules structures relativement dignes d'intérêt. Cependant, de nombreux édifices historiques furent également construits le long des rives. Ainsi, l'importance actuelle de la rivière Rideau vient non seulement de ce qu'elle est un bassin de drainage pour la majorité de la zone d'aménagement, mais aussi de ce qu'elle offre de nombreuses possibilités de loisirs. L'été, elle est sillonnée de bateaux de plaisance de tous genres. De 1948 à 1969, le nombre d'usagers des écluses a augmenté, en moyenne, de 7 % par an. L'expansion de ce type d'activités a entraîné la construction de quais et de marinas. En plus de la navigation, la rivière Rideau offre de multiples possibilités de loisirs, et des terrains de camping, publics et privés, ainsi que des terrains de pique-nique, qui sont déjà aménagés le long de ses rives. Bien que celles-ci ne présentent pas un potentiel récréatif très élevé sur toute leur longueur, leurs sections marécageuses ou rocheuses n'en contribuent pas moins à la variété du paysage. Sur ce Plan seulement, la rivière Rideau présente déjà un atout appréciable, étant donné la multiplicité des panoramas que l'on peut contempler de chacune des routes qui la longent.

La rivière des Outaouais, pour sa part, a joué un rôle important dans l'histoire du Canada car elle se trouvait sur la route des explorateurs, des missionnaires et des marchands de fourrure se dirigeant vers l'Ouest. La zone d'aménagement ne possède aucun vestige de cette époque, mais plusieurs édifices situés à proximité de la rivière évoquent son peuplement, au début du dix-neuvième siècle. Comme pour la rivière Rideau, l'atout majeur de l'Outaouais réside dans son potentiel récréatif important, à la fois pour la navigation et les activités de plein air. Il est toutefois plus difficile d'en apprécier la valeur esthétique car, en dehors d'Ottawa, aucune route ne la longe, à l'exception de quelques brefs tronçons de la route 17.

8.2 ÉTUDE DES COULOIRS FLUVIAUX

Afin de protéger et d'optimiser les atouts des couloirs des rivières des Outaouais et Rideau, il faudra qu'ils fassent l'objet de politiques particulières. À cette fin, une étude détaillée des couloirs fluviaux a été entreprise[2]. On a établi quatre principaux objectifs pour les couloirs fluviaux, de même que deux autres objectifs secondaires qui sont considérés comme essentiels à la réalisation des quatre autres.

---

1 Cette partie a fait l'objet d'une étude importante et d'un amendement au Plan directeur. Comme elle vient d'être approuvée, on ne l'a pas réexaminée pendant la révision du Plan directeur, et elle est incluse dans le projet de Plan directeur pour en assurer l'intégrité. Les seules modifications portent sur des détails comme la numérotation et les renvois. Aucun changement important n'a été apporté au texte.

2 Service de l'urbanisme, Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, *Ottawa and Rideau Rivers and Shores in Ottawa-Carleton, 1987.*

La réalisation des objectifs énoncés ci-dessous demandera la participation de divers paliers gouvernementaux et de différents organismes. Le présent Plan directeur ne vise pas à déterminer quelles seront les responsabilités de ces organismes à cet égard.

Principaux objectifs

Loisirs

- Déterminer une gamme de possibilités de loisirs convenables.

Conservation

- Conserver les zones écologiques naturelles qui ont de l'importance en ce qui concerne la pêche, la faune, la flore et la géologie.

Patrimoine

- Protéger, interpréter et restaurer les éléments qui représentent le patrimoine des cours d'eau.

Esthétique

- Maintenir et améliorer la valeur panoramique des couloirs fluviaux en protégeant les éléments importants du paysage et empêcher les mesures susceptibles d'avoir des effets néfastes.

Objectifs secondaires

État des eaux

- Veiller au bon état des eaux afin d'aider à réaliser les objectifs principaux.

Réglementation de l'aménagement

- Veiller à ce que l'emplacement, le genre, la densité, la disposition et l'apparence des nouveaux aménagements soient conformes aux principaux objectifs.

Les politiques nécessaires pour réaliser les objectifs susmentionnés ne peuvent toutes être atteintes à l'aide d'un plan directeur et il en résulte que certaines politiques sont contenues dans les documents qui accompagnent mais qui ne font pas partie de ce Plan[1].

En raison des objectifs précités et de l'importance que le Conseil attache aux couloirs fluviaux, il est nécessaire que des politiques particulières soient mises en application. Ces politiques diffèrent quelque peu des politiques applicables aux terrains qui ne font pas partie des couloirs fluviaux et portent sur les domaines suivants :

- désignations foncières
- routes panoramiques
- planification des emplacements
- emplacement des terrains consacrés à des fins publiques
- acquisition de terrains

Pour indiquer de façon générale où les politiques relatives aux couloirs fluviaux sont applicables, une désignation "couloir fluvial" apparaît pour d'autres désignations aux annexes A et B, mais comme il est expliqué plus bas, les politiques particulières ne s'appliquent pas de la même façon à toutes les désignations.

8.3 DÉSIGNATIONS FONCIÈRES

Compte tenu des objectifs établis concernant les couloirs fluviaux en ce qui concerne les loisirs, la conservation, le patrimoine et l'esthétique, le Conseil considère qu'il est nécessaire qu'il y ait des désignations spéciales dans certains secteurs des couloirs fluviaux et que dans certains autres, les politiques soient différentes de celles qui s'appliquent aux désignations qui se trouvent à l'extérieur des couloirs fluviaux.

8.3.1 Zone rurale générale (couloirs fluviaux)

Il existe, à l'intérieur des couloirs fluviaux, spécialement dans le couloir Ouest de la rivière des Outaouais, des terrains qui n'offrent aucune possibilité pour les loisirs, la conservation ou l'agriculture. Ailleurs dans la Région, ce genre de terrains est désigné comme une Zone rurale générale. Dans ces zones, les exploitations agricoles et forestières, les loisirs en plein air, l'aménagement limité de terrains de campagne, des puits d'extraction et carrières, les aménagements commerciaux et les industries rurales sont autorisés en vertu des dispositions du présent Plan.

Dans les couloirs fluviaux, afin de conserver le paysage naturel et les attraits visuels, les puits d'extraction et carrières et les aménagements industriels ne seront pas autorisés, tandis que les entreprises commerciales devront être de nature récréative ou serviront les voyageurs.

---

1 La Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, *Operational Policies—Ottawa and Rideau River Corridors and Land Acquisition and Management—Ottawa and Rideau River Corridors, 1975*

Par conséquent, le Conseil :

1. **a l'intention d'autoriser les activités suivantes dans les zones rurales générales (couloirs fluviaux), sous réserve des politiques énoncées aux paragraphes 8.5 et 8.6 :**

   a) **foresterie;**

   b) **exploitation agricole (y compris les logements connexes);**

   c) **utilisations propres à la conservation ou la gestion des cours d'eau, des poissons, de la faune et d'autres caractéristiques ou particularités naturelles;**

   d) **espaces verts ou loisirs en plein air utilisant le milieu naturel sans y nuire;**

   e) **aménagements touristiques;**

   f) **utilisations commerciales liées aux activités récréatives utilisant les cours d'eau ou desservant les voyageurs; et**

   g) **aménagements domiciliaires limités non agricoles conformément aux dispositions relatives à l'aménagement de terrains de campagne dans les zones rurales générales décrites au paragraphe 4.2.6.**

8.3.2 Zones de ressources agricoles (couloirs fluviaux)

À l'extérieur des couloirs fluviaux, la désignation de terrains comme Zones de ressources agricoles visent à protéger les sols ayant des possibilités agricoles des catégories 1, 2 ou 3 selon l'Ontario Institute of Pedology, avec les autres terrains contigus exploités à des fins agricoles. Outre l'agriculture, la foresterie, les loisirs en plein air, les puits d'extraction et carrières, et les activités commerciales et industrielles directement liées à l'agriculture sont permises, tout comme les aménagements domiciliaires là où il y a de grandes étendues de terre pauvre.

Les puits d'extraction et carrières, de même que les aménagements industriels ne devraient pas être autorisés dans les couloirs fluviaux. Parce qu'il est souhaitable de protéger les terres agricoles, des aménagements commerciaux et récréatifs seront permis, mais uniquement s'ils nécessitent un accès à l'eau ou un emplacement riverain (p. ex., parcs-plages, marinas, terrains de camping au bord de l'eau). On considère que ces utilisations ont suffisamment d'importance à la réalisation de l'objectif relatif aux loisirs énoncé au paragraphe 8.2 pour être permises, même si elles éliminaient des terres agricoles. On s'attend que ce genre d'aménagement soit minime.

D'autres très petites parcelles ont été désignées comme des ressources agricoles (couloirs fluviaux) entre la rivière et la route adjacente. Ces parcelles seraient admissibles à des aménagements, conformément aux politiques adoptées à l'égard de zones rurales générales (couloirs fluviaux), si des preuves peuvent être produites par le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation de l'Ontario, attestant que le sol n'est pas de catégorie 1, 2 ou 3 (Ontario Institute of Pedology) ou que la parcelle est si petite, si parsemée de ravins ou tellement affectée d'autres limitations qu'elle ne serait pas propice à une production agricole soutenue du point de vue commercial, ou ne pourrait matériellement contribuer aux exploitations agricoles voisines. En aucune circonstance toutefois l'aménagement de la parcelle devrait-il réduire la viabilité économique d'une ferme centrale ou affecter indûment les exploitations agricoles voisines. La plupart de ces parcelles se trouvent dans le couloir de la rivière Rideau, entre la rivière et les routes régionales n^{os} 13 et 19.

Il faudrait insister sur le fait que l'aménagement des petites terres agricoles devrait uniquement être permis sous les mêmes conditions qui s'appliquent à l'aménagement des zones rurales générales (couloirs fluviaux). Les politiques que renferme le présent Plan n'autorisent pas d'aménagement sur des terres agricoles qui ne serait pas permis dans les zones rurales générales.

Par conséquent, le Conseil :

2. **a l'intention d'autoriser les activités suivantes dans les zones de ressources agricoles (couloirs fluviaux), sous réserve des politiques énoncées aux paragraphes 8.5 et 8.6 :**

   a) **foresterie;**

   b) **exploitation agricole (et les aménagements résidentiels qui s'y rattachent tel que prévu au paragraphe 5.1.3.2);**

   c) **utilisations propres à la conservation ou à la gestion des cours d'eau, des poissons, de la faune et d'autres caractéristiques ou particularités naturelles;**

   d) **espaces verts et loisirs en plein air nécessitant un accès à l'eau ou un emplacement au bord de l'eau;**

   e) **sur les terres non propices à la production agricole soutenue, toutes les utilisations permises conformément aux politiques régissant les Zones rurales générales (couloirs fluviaux), à condition qu'elles ne nuisent pas à la viabilité de la ferme centrale ou aux exploitations agricoles voisines. On vise ici à ce que cette considération spéciale ne soit donnée qu'aux petites parcelles de terres agricoles le long de la rivière Rideau qui se trouvent entre la rivière et les routes régionales n^{os} 13 et 19. Aux fins de l'application de cette politique, le**

Conseil devra demander l'avis du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation de l'Ontario lorsqu'il devra approuver ou étudier les plans directeurs locaux, les plans de lotissement ou les détachements de parcelles, ainsi que les arrêtés de zonage ou les amendements y afférent.

f) En outre et nonobstant toute autre exigence du Plan, dans la partie du couloir fluvial qui est bornée par les routes régionales n^{os} 8 et 19, à l'intérieur du lot 30, concession à façade fractionnée (R.F.) dans la ville de Gloucester, compte tenu de la nature, du genre et de l'emplacement, des aménagements résidentiels seront autorisés jusqu'à concurrence d'une densité nette d'une unité par 0,2 hectares.

8.3.3 Espaces verts riverains

À l'intérieur de la ceinture de verdure, une grande proportion de terres riveraines (environ 70 %) sont d'appartenance publique et la majeure partie de ces terrains a été aménagée dans une certaine mesure pour les loisirs passifs (p. ex., les pistes cyclables et sentiers qui longent la rivière des Outaouais).

Tous les terrains publics à l'intérieur des couloirs fluviaux qui ont été aménagés pour les loisirs ou qui devraient l'être sont désignés comme des Espaces verts riverains.

Il importe que les espaces verts riverains soient ainsi conservés pour les loisirs en plein air et qu'ils ne soient pas affectés par les utilisations voisines. Par contre, ces secteurs devraient être utilisés de manière plus intensive, à condition que leur état naturel soit maintenu de façon générale. Ils pourraient donc comporter d'autres installations.

Par conséquent, le Conseil :

3. a l'intention d'autoriser, dans les Espaces verts riverains :

a) les utilisations suivantes :

(i) loisirs actifs nécessitant un accès à l'eau ou un emplacement au bord de l'eau, comme des plages et des débarcadères et embarcadères;

(ii) des loisirs passifs comme la marche à pied, les excursions en montagne, le cyclisme et le ski de fond;

b) d'encourager les organismes compétents à fournir les utilisations mentionnées en a);

c) la désignation ne vise pas à déterminer si de nouvelles routes (promenades) seront aménagées. L'intention de la Région en ce qui concerne les routes actuelles et proposées est énoncée à l'annexe C au Plan directeur;

8.3.4 Zone de loisir

Le rapport "Land Acquisition and Management - Ottawa and Rideau River Corridors" indique qu'il est opportun de prévoir de nouvelles zones d'accès à l'eau et de recommander l'acquisition de certains emplacements. Cependant, afin de distinguer la question de la désignation de celle de l'acquisition, il est préférable de ne pas délimiter spécifiquement les zones d'acquisition dans le Plan directeur. Cependant, il faut des politiques pour assurer la protection de ces zones avant leur acquisition.

Compte tenu des possibilités d'accès à l'eau à l'extérieur de la ceinture de verdure, il importe de ne pas perdre, au profit d'autres utilisations, les zones présentement utilisées à des fins de loisirs et d'accès, même si elles ne se trouvent pas nécessairement dans l'état physique le plus approprié. Cependant, lors de la sélection de nouvelles zones, la qualité physique d'un emplacement est la considération la plus importante.

Le rapport sur l'acquisition des terrains décrit les procédures à suivre au sujet de l'acquisition publique ou de l'aménagment privé pour fins de loisirs des futures zones de loisir; pour les zones de loisir existantes, l'acquisition n'est pas nécessaire, pourvu qu'elles demeurent affectées aux loisirs. Les zones sont désignées par un symbole dans les annexes A et B et les politiques sont décrites ci-après. Pour l'interprétation de l'étendue des terrains que désigne le symbole, il faudra se reporter aux cartes de l'appendice 1 du rapport sur l'acquisition des terrains[1].

Par conséquent, le Conseil :

4. Estime que, dans les zones désignées comme Zones de loisir, il y a lieu de :

---

1 La Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, *Land Acquisition and Management - Ottawa and Rideau River Corridors, 1978.*

a) **continuer de permettre les utilisations actuelles et de laisser les utilisations de loisirs existantes prendre de l'expansion;**

b) **assujettir les zones proposées pour utilisation future à des fins de loisirs à des politiques d'acquisition énoncées ailleurs[1] et prévoyant aussi des équipements de loisirs parrainés par des intérêts privés;**

c) **interpréter l'étendue de la zone sujette à désignation à la lumière des cartes qui font partie des politiques d'acquisition énoncées séparément [2].**

8.4 ROUTES PANORAMIQUES

Pour la plupart, de grandes artères longent les rivières Rideau et des Outaouais. Ces routes font partie intégrante des couloirs fluviaux, car elles donnent accès à diverses installations récréatives au bord de l'eau. Elles peuvent aussi faire fonction de routes touristiques pour les gens qui visitent la Capitale nationale et, sur le plan local, offrir de très beaux panoramas aux automobilistes qui les empruntent pour admirer le paysage. Ces routes sont donc une ressource importante et méritent une considération spéciale dans le contexte des couloirs fluviaux. Elles permettent d'atteindre en particulier les objectifs établis en matière de loisirs et d'esthétique pour les couloirs fluviaux et, à ce titre, justifient une reconnaissance spéciale.

Pour identifier les routes panoramiques les plus appropriées, trois aspects doivent être pris en considération :

- *le tracé relativement direct de la route* - pour notamment assurer des routes menant à la Capitale que les visiteurs peuvent facilement suivre;
- *la proximité des routes aux rivières* - pour notamment assurer un accès pratique aux rivières et aux caractéristiques récréatives connexes; et
- *les qualités panoramiques des routes* - pour notamment offrir une vue agréable de l'eau et des beaux paysages.

Par conséquent, le Conseil :

5. **désigne comme Routes panoramiques les routes identifiées à l'annexe F de ce Plan directeur et en plus, adoptera les politiques relatives à leur promotion.**

8.5 PLANIFICATION DES EMPLACEMENTS

L'administration des plans de localisation incombe aux municipalités locales qui tiendront compte des qualités esthétiques et panoramiques des couloirs fluviaux et des routes panoramiques. Le Conseil en fera autant pour les plans de lotissement qu'il est appelé à approuver.

8.6 EMPLACEMENT DES TERRAINS DÉSIGNÉS À DES FINS PUBLIQUES

En ce qui a trait aux accès à l'eau, il serait possible par le truchement des plans de lotissement de prévoir des terrains publics sur les rives. On pourrait ainsi fournir de petites étendues d'espaces verts, mais pas au point d'accommoder des utilisations publiques d'envergure. Ce sera malgré tout un moyen pour tous les résidents d'un lotissement, où seuls quelques terrains auront une façade sur la rive, d'avoir accès à l'eau et c'est pourquoi les terrains ainsi désignés devraient être situés au bord de l'eau et comporter un accès d'une voie publique, à moins que d'autres raisons obligent à procéder autrement. Cette approche devrait être applicable à toutes les désignations de terrains là où un projet de lotissement se trouve en bordure des rivières.

Par conséquent, le Conseil :

6. **Lorsqu'il sera appelé à approuver des demandes de lotissement comportant des terrains riverains dans les couloirs fluviaux exigera que les terrains désignés à des fins publiques soient situés au bord de l'eau et accessibles d'une voie publique, à moins que d'autres raisons obligent à procéder autrement.**

8.7 ACQUISITION FONCIÈRE

Le Conseil reconnaît que, pour réaliser pleinement les objectifs relatifs aux couloirs fluviaux, il faudra procéder à l'acquisition sélective de terrains. Il reconnaît également que d'autres organismes que lui-même ont aussi des pouvoirs dans ce domaine et qu'il y a lieu de les intéresser à l'acquisition, à l'aménagement ou à l'entretien de nouvelles zones et (ou) installations.

Par l'application de la politique régissant les "Zones de loisir" au paragraphe 8.3.4, il est établi une désignation en vertu de laquelle les zones propices à l'acquisition peuvent être soustraites à

---

1 *ibid.*

2 *ibid.*

l'aménagement, mais le Conseil reconnaît qu'il faudra aussi des politiques supplémentaires échappant au cadre d'un Plan directeur et que ces politiques devraient faire l'objet d'un document distinct.

Par conséquent, le Conseil :

7. **Adoptera des politiques, qu'il pourra modifier de temps à autre, touchant l'acquisition et la gestion des terrains des couloirs fluviaux et ces politiques compléteront le Plan directeur, sans toutefois en faire partie.**

8. **Sera disposé à envisager l'acquisition d'autres zones des couloirs fluviaux, en plus des zones désignées comme "Zones de loisir" selon que les circonstances le dicteront de temps à autre et tenant compte de la nature et de l'emplacement de la propriété, des utilisations qui pourront en être faites ainsi que des fonds disponibles, et en établissant les responsabilités relatives à leur mise en valeur et à leur entretien.**

PARTIE 9: L'ESTHÉTIQUE ET LES RICHESSES DU PATRIMOINE

9.0 INTRODUCTION

La répartition des bâtiments et des utilisations du sol, la qualité de la conception de tous les éléments, depuis les bâtiments et les ouvrages jusqu'au mobilier urbain, et la mesure dans laquelle les éléments nous rappelant notre passé sont préservés sont tous des facteurs importants qui influent sur la perception positive que les résidents et les visiteurs ont d'une région.

Un des buts sur lequel le présent Plan se fonde consiste à "mettre en valeur la qualité esthétique des milieux bâtis et naturels". Un autre consiste à "protéger les ressources importantes sur les plans récréatif, écologique et historique". Ces ressources sont essentielles pour créer un milieu attrayant. Dans ce contexte, "milieu" s'entend des milieux bâtis et naturels.

La Région n'est certes pas seule à s'intéresser à l'aménagement d'un milieu attrayant. De fait, les moyens au niveau gouvernemental, d'influer sur la qualité esthétique et de protéger les ressources du patrimoine relèvent surtout des municipalités locales et de la Commission de la Capitale nationale.

Les intérêts régionaux sont les suivants :

1. **Le maintien et l'amélioration de la qualité esthétique des milieux bâtis et naturels.**
2. **La protection des caractéristiques historiques.**

9.1 OBJECTIFS À L'ÉGARD DE L'ESTHÉTIQUE ET DES RICHESSES DU PATRIMOINE

Le maintien et l'amélioration de la qualité esthétique et la protection des richesses du patrimoine comportent deux aspects. Premièrement, il y a la question de maintenir tout ce qui est esthétique ou qui a une valeur historique, afin que ces éléments ne soient pas détruits ou menacés par des changements à leurs environs. Cela peut s'appliquer aux immeubles attrayants, aux groupes de monuments historiques, aux panoramas de rues ou aux vues attrayantes. Deuxièmement, il y a la question d'améliorer l'apparence du milieu bâti ou naturel. Cela pourrait comprendre la conception de bâtiments et d'ouvrages neufs et la façon dont ils s'intègrent aux aménagements existants, et la restauration des monuments historiques. Dans le cas du milieu naturel, cela pourrait comprendre l'amélioration du paysage en trouvant une utilisation pour les sablières et gravières abandonnées ou en plantant des arbres le long de certaines routes d'accès.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Veiller à ce que les caractéristiques esthétiques des milieux bâtis ou naturels ne soient pas perdues.**
2. **Embellir les milieux bâtis et naturels.**
3. **Aider à protéger les caractéristiques historiques d'Ottawa-Carleton.**

9.2 POLITIQUES RELATIVES À L'ESTHÉTIQUE

Au départ, le Conseil reconnaît que les occasions pour la Région d'améliorer l'esthétique et de protéger les richesses du patrimoine sont limitées. Parmi les organismes gouvernementaux, les municipalités locales et la Commission de la Capitale nationale ont un rôle plus important à jouer.

Les arrêtés de zonage permettent aux municipalités locales de contrôler, entre autres choses, la hauteur, le volume, les retraits et l'espacement des bâtiments. Par la réglementation des plans de localisation, elles peuvent exiger l'aménagement paysager et la plantation d'écrans de verdure et peuvent réglementer la délimitation des terrains.

Par l'adoption d'un règlement, la ville d'Ottawa a chargé un comité de conception d'examiner les projets d'aménagement le long des routes principales, ou contigus à des terrains appartenant à la Ville, à la Municipalité régionale, au gouvernement provincial, au gouvernement fédéral ou à des gouvernements étrangers.

La Commission de la Capitale nationale a aussi chargé un comité de ce genre d'examiner tous les projets de bâtiments fédéraux et autres sur les terres fédérales.

La Région peut néamoins aider les autres organismes ou compléter leurs politiques. De plus, la Région a effectivement certaines responsabilités spécifiques dans ce domaine. Par exemple, elle exécute des travaux publics comprenant la construction de ponts, de bâtiments et de couloirs de transport en commun et l'élargissement ou la construction d'artères principales.

De plus, l'annexe F de ce Plan désigne les routes le long des rivières des Outaouais et Rideau comme Routes panoramiques. La plupart d'entre elles sont des routes régionales qui traversent plusieurs municipalités locales. Le présent Plan prévoit que la Région examinera conjointement avec les municipalités locales et la Commission de la Capitale nationale les façons d'améliorer ces routes panoramiques. S'il en découle une méthode concertée, il sera peut-être possible de l'appliquer à

d'autres emplacements. L'examen des politiques relatives aux routes panoramiques comprendrait la prise en compte de leur fonction partielle comme routes touristiques et l'étude d'une façon uniforme d'indiquer les installations touristiques le long des routes.

La *Loi sur l'évaluation de l'environnement* définit l'environnement en termes généraux. Toutefois, elle ne précise pas que l'apparence d'un aménagement doit être prise en compte. Grâce à la politique ci-après, la Région tiendra compte de cet aspect lors de la préparation d'une évaluation de l'environnement en vertu de la loi.

En résumé :

1. **Le Conseil reconnait la nécessité d'une conception extérieure et d'un aménagement paysager de grande qualité pour les bâtiments et les autres ouvrages qu'elle se propose de construire, qui tiendront compte de l'emplacement et du but des bâtiments ou des ouvrages.**
2. **Dans la mesure du possible, le Conseil protégera les caractéristiques ou les panoramas artificiels ou naturels attrayants lorsqu'il entreprendra des travaux publics.**
3. **Le Conseil étudiera des façons d'améliorer la qualité esthétique de la Région lorsqu'il entreprendra, en vertu de la *Loi sur l'évaluation de l'environnement*, une évaluation de l'environnement pour les routes régionales et les couloirs de transport en commun et d'autres travaux publics.**
4. **Le Conseil examinera, conjointement avec les municipalités locales et la Commission de la Capitale nationale, l'élaboration de propositions pour les routes panoramiques désignées sur l'annexe F, portant sur :**
   a) **la localisation et la qualité esthétique des nouveaux aménagements,**
   b) **la protection des caractéristiques et panoramas attrayants,**
   c) **l'embellissement d'un emplacement, si cela s'avère souhaitable,**
   d) **la nécessité d'installer des panneaux pour indiquer les installations touristiques et les attractions à proximité des routes.**
5. **Le Conseil pourra aider les organismes intéressés, comme les municipalités locales et la Commission de la Capitale nationale, à mettre en oeuvre les propositions découlant de la politique 4 ci-avant.**

9.3 POLITIQUES RELATIVES AUX RICHESSES DU PATRIMOINE

Les nombreux monuments historiques d'Ottawa-Carleton ajoutent à l'esthétique du milieu bâti existant.

Il incombe aux municipalités locales de désigner des bâtiments en vertu de la *Loi sur les biens culturels de l'Ontario*. De plus, les gouvernements fédéral et provincial ont tous deux des programmes prévoyant la pose de plaques commémoratives sur les bâtiments ou sur les sites qui ont en soi une valeur historique ou qui sont l'endroit où s'est produit un événement historique.

Plusieurs municipalités locales ont chargé des comités consultatifs sur la conservation de l'architecture locale de conseiller la municipalité locale sur les bâtiments et les districts de conservation du patrimoine à désigner en vertu de la *Loi sur les biens culturels de l'Ontario*.

Quelques-uns des monuments ou ouvrages historiques les plus connus à Ottawa-Carleton (p. ex., les édifices du Parlement, la résidence du gouverneur général, les ouvrages du canal Rideau) sont de propriété publique.

Comme nous l'avons déjà mentionné, un grand nombre des pouvoirs et mesures liés au patrimoine relèvent de niveaux de gouvernement autres que la Région. La Région n'a pas l'intention de devenir un chef de file dans ce domaine ni de doubler le travail effectué par d'autres. Par les politiques ci-après, la Région s'engage à jouer un rôle de soutien.

La Région se propose de travailler avec d'autres organismes pour définir des "thèmes historiques" pour Ottawa-Carleton, comme la construction du canal Rideau et le peuplement subséquent, ou le commerce du bois. Apres avoir défini ces thèmes, on pourrait axer les efforts de protection, de restauration et d'interprétation sur les monuments et sites liés à ces thèmes. La participation régionale à l'établissement des thèmes est utile puisque ceux-ci peuvent toucher plusieurs municipalités locales, et la promotion du patrimoine qui en découlerait constituerait un élément de la promotion touristique dont s'occupe la Région par le biais de l'Office du tourisme et des congrès de la Capitale du Canada.

En résumé :

6. **Le Conseil préservera, dans la mesure du possible, les monuments et ouvrages historiques qui lui appartiennent.**
7. **Le Conseil protégera, dans la mesure du possible, les sites archéologiques et les monuments, ouvrages, sites ou districts historiques lorsqu'il entreprendra des travaux publics.**

8. Le Conseil examinera la possibilité d'acquérir et de rénover des monuments historiques lors de l'examen des besoins en bâtiments de la Municipalité régionale.

9. Le Conseil pourra aider à protéger les sites archéologiques et les monuments, ouvrages, sites ou districts historiques.

10. Le Conseil définira, conjointement avec des organismes comme le ministère du Tourisme et des Loisirs, la Commission de la Capitale nationale, l'Office du tourisme et des congrès de la Capitale du Canada, Parcs Canada et les municipalités locales, des thèmes historiques pour Ottawa-Carleton.

11. Après avoir défini les thèmes historiques, le Conseil pourra aider les organismes intéressés à :

    a) déterminer les monuments et les sites qui sont liés aux thèmes historiques,

    b) déterminer des emplacements qui conviennent pour l'interprétation du patrimoine,

    c) établir les besoins d'acquisition et de restauration,

    d) faire de la publicité sur les thèmes historiques et les promouvoir.

PARTIE 10: PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

10.0 INTRODUCTION

La présente partie décrit le rôle de la Région dans la protection de l'environnement, qui consiste à recueillir et à traiter les eaux-vannes, à évacuer les déchets solides et à gérer les eaux pluviales. Cette partie établit aussi le rôle de la Région en ce qui concerne l'adduction d'eau.

La Région a la responsabilité d'épurer et de distribuer l'eau et de recueillir et de traiter les eaux-vannes. Elle est aussi responsable de l'évacuation des déchets solides et doit donc disposer d'emplacements et de technologies convenables pour évacuer les déchets solides (tant municipaux qu'industriels) et pour exploiter les installations d'évacuation une fois celles-ci établies. Dans le domaine de la gestion des eaux pluviales, le rôle de la Région consiste à établir un processus de réglementation uniforme pour l'approbation des aménagements et le contrôle de la qualité de l'eau. Puisque les bassins hydrographiques s'étendent souvent sur plusieurs municipalités locales, une politique régionale uniforme est utile.

La protection des eaux souterraines et des eaux de surface est la raison de la participation de la Région au traitement des eaux-vannes et à l'évacuation des déchets solides. Les eaux de surface d'Ottawa-Carleton, notamment les rivières des Outaouais et Rideau, servent à de nombreuses fins, y compris la consommation domestique et industrielle, les loisirs, et les habitats fauniques et de poissons. Il est de toute première importance de s'assurer que les cours d'eau d'Ottawa-Carleton soient d'une qualité qui permette ces utilisations. De même, les eaux souterraines sont une ressource importante, puisqu'elles approvisionnent des milliers de puits répartis dans toute la zone rurale et constituent une source importante d'alimentation des rivières et ruisseaux de la Région. L'absence de méthodes convenables pour le traitement des déchets compromettrait la qualité des eaux de surface et souterraines. Le but qui consiste à "respecter la capacité du milieu naturel d'assimiler l'effet des activités humaines" tient compte de cette préoccupation.

En résumé, les intérêts régionaux sont les suivants :

1. **La protection des eaux souterraines et de surface.**
2. **Les moyens de recueillir et de traiter les eaux-vannes.**
3. **Le traitement et la distribution de l'eau.**
4. **La coordination de l'écoulement des eaux pluviales.**
5. **L'évacuation des déchets solides.**

10.1 APPROVISIONNEMENT EN EAU ET TRAITEMENT DES EAUX-VANNES

10.1.1 Objectifs en matière d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux-vannes

Parce que les services d'eau et d'égouts nécessitent un investissement considérable de fonds publics et que l'extension de cette infrastructure contribue à établir la structure de l'aménagement futur, les objectifs et les politiques du Conseil à l'égard de l'infrastructure ont été mis au point de façon à appuyer la structure de l'aménagement décrite à la partie 2 de ce Plan. Tous les services municipaux d'eau et d'égouts, y compris ceux qui relèvent des conseils de municipalités locales, seront fournis en conformité avec ce Plan.

L'idéal serait qu'il y ait suffisamment de terrains dotés des services principaux dans toute la Région pour soutenir un programme de construction résidentielle de dix ans. Cette offre de terrains est jugée suffisante pour assurer le fonctionnement ordonné et efficient du marché. De même, il importe qu'il y ait suffisamment d'emplacements desservis pour appuyer les objectifs d'emploi de ce Plan, y compris des emplacements desservis dans les centres urbains, aux centres d'emploi désignés le long des couloirs de transport en commun et à d'autres emplacements désignés d'un accès facile par transport en commun. Pour atteindre ces objectifs, il faudra étendre les réseaux régionaux d'égouts collecteurs et de conduites d'eau principales et améliorer les installations centrales de traitement.

Pour ce qui est des eaux-vannes, la Région est responsable du traitement des eaux-vannes et du réseau de grands égouts collecteurs. Les municipalités locales sont responsables des égouts locaux qui sont tributaires des égouts collecteurs régionaux. Dans de nombreux cas, l'installation de ces égouts locaux par les promoteurs est une condition préalable à l'aménagement.

En 1987, deux installations de traitement des eaux-vannes déversaient les eaux épurées dans la rivière des Outaouais. La plus grande est le Centre de dépollution du ruisseau Green, situé à Gloucester. Une installation plus petite, l'usine d'épuration du ruisseau Watts, qui est située à Nepean, reçoit les effluents provenant de la partie ouest de la zone urbaine, ainsi que des villages de Stittsville et de Richmond. On abandonnera graduellement l'usine du ruisseau Watts en étendant progressivement un égout collecteur de grand diamètre qui détournera les effluents de l'ouest vers le Centre de dépollution du ruisseau Green par les égouts collecteurs de Lynwood et d'Ottawa-Sud. On

ne pourra achever ce détournement avant d'avoir augmenté la capacité de l'installation du ruisseau Green pour traiter le supplément d'effluents.

Le Conseil est aussi responsable d'un bassin de stabilisation des eaux usées dans le village de Munster. Mis à part ce petit réseau et le raccordement des villages de Richmond et de Stittsville au réseau central, les aménagements dans la zone rurale se font en fonction de réseaux individuels privés d'évacuation des eaux-vannes.

Pour ce qui est de l'eau potable, la Région a compétence à l'égard de toutes les installations d'approvisionnement en eau d'Ottawa-Carleton. La source d'eau pour la vaste majorité des résidents est la rivière des Outaouais. L'eau est purifiée à deux grandes usines, l'une à Britannia et l'autre à l'île Lemieux, et est distribuée dans toute la zone urbaine par un réseau de canalisations principales, de réservoirs, de stations de pompage et de châteaux d'eau. Bien que ce réseau central d'adduction d'eau ait été étendu au-delà de la zone urbaine à quelques endroits (p. ex., Stittsville, Notre-Dame-des-Champs, Leitrim, Cedarhill Estates) et qu'il existe quelques réseaux de puits collectifs comme celui de Hillside Gardens, à Manotick, la plupart des aménagements dans la zone rurale tirent leur eau de puits individuels privés.

L'aménagement dans la zone rurale devra se réaliser en fonction de services individuels privés d'eau et d'égouts, sauf aux endroits où le réseau central a déjà été étendu ou des systèmes collectifs établis. De temps à autre, il se peut que de nouveaux réseaux municipaux d'eau ou d'égouts soient nécessaires dans la zone rurale pour régler des problèmes de santé publique.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Améliorer les installations centrales de traitement des eaux-vannes et d'épuration de l'eau et étendre progressivement les conduites principales à tous les terrains désignés comme Zones urbaines sur l'annexe A, en tirant le meilleur parti possible de la capacité disponible dans l'ensemble du réseau existant.**
2. **Assurer dans les zones urbaines des services d'eau et d'égouts qui appuient la structure d'aménagement souhaitée et répondent aux besoins.**
3. **Étendre les conduites d'eau et les égouts collecteurs régionaux à la zone urbaine de façon à maintenir un nombre de terrains résidentiels viabilisés correspondant à une offre d'au moins dix ans, calculée pour l'ensemble de la région.**
4. **Prévoir les aménagements ruraux en fonction de services individuels privés et veiller à ce que ces aménagements ne compromettent ni la qualité ni la quantité des eaux souterraines et de surface.**

10.1.2 Politiques relatives à l'approvisionnement en eau et au traitement des eaux-vannes

Pour suffire aux besoins d'une population croissante desservie par les réseaux centraux d'eau et d'égouts, la capacité des deux usines d'épuration d'eau et du Centre de dépollution du ruisseau Green sera augmentée. Les travaux en cours au moment de l'adoption de ce Plan donneront une capacité suffisante pour desservir presque 725 000 personnes.

En conformité avec la structure de l'aménagement présentée à la partie 2 de ce Plan, il faudra étendre les conduites d'eau principales et les égouts collecteurs à un nombre de terrains dans les zones urbaines désignées suffisant pour assurer le fonctionnement ordonné et concurrentiel du marché foncier. La façon la plus efficiente pour ce faire serait d'étendre simultanément les services principaux aux terrains de la Phase 1 dans les trois centres urbains et aux terrains vacants restants à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure. Toutefois, il est probable que des fonds suffisants pour achever tous les travaux nécessaires ne seront pas disponibles avant le milieu des années 1990. Par conséquent, on étendra les services d'eau et d'égouts de façon à tirer le meilleur parti des capacités excédentaires de tous les réseaux régionaux d'égouts collecteurs et de conduites d'eau principales, en commençant par les travaux nécessaires pour achever la viabilisation des terrains à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure et pour appuyer l'expansion des centres urbains de Kanata et d'Orléans jusqu'à un niveau démographique minimal de 75 000 personnes chacun. L'extension des services principaux d'eau et d'égouts jusqu'au centre urbain sud est une deuxième priorité.

1. **Sous réserve des limites financières, le Conseil étendra le réseau régional de conduites d'eau principales et d'égouts collecteurs aux Zones urbaines de la Phase 1 indiquées à la politique 2 de la section 2.2, en accordant la priorité à l'achèvement de l'installation de services régionaux pouvant desservir des populations minimales de 75 000 dans chacun des centres urbains de Kanata et d'Orléans. Bien que rien n'empêchera le surdimensionnement des services régionaux en vue d'un aménagement après la période couverte par ce Plan, ce surdimensionnement ne devra pas être perçu comme un engagement à l'égard d'aménagements futurs sur des terrains qui ne sont pas désignés pour l'aménagement urbain dans ce Plan.**
2. **Tous les nouveaux aménagements à l'intérieur des zones urbaines désignées sur l'annexe A seront desservis entièrement par les systèmes centraux d'adduction d'eau et de traitement des eaux-vannes.**

3. **Nonobstant la politique 2 ci-dessus, on pourra permettre l'aménagement de maisons individuelles en fonction de services individuels privés dans les Zones urbaines désignées sur l'annexe A, sur des lots compris dans les plans enregistrés avant le 9 octobre 1974, s'ils ne sont pas desservis par les conduites d'eau et d'égouts.**

Dans certains cas, on pourra permettre l'installation de réseaux collectifs dans les zones rurales (p. ex., pour les parcs de maisons mobiles ou les foyers pour personnes âgées). Tout réseau d'eau ou d'égouts desservant six logements ou plus exige l'approbation du ministère de l'Environnement. Ce pouvoir d'approbation a été délégué à la Région. Les politiques ci-après prévoient que le promoteur ou le propriétaire de ces réseaux devra conclure des accords qui portent sur le fonctionnement et l'entretien et qui précisent le partage des responsabilités en cas de défaut des réseaux. Puisque les réseaux collectifs d'eau sont une responsabilité régionale, le promoteur devra conclure l'accord avec la Région. Dans le cas du traitement des eaux-vannes, la *Loi sur la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton* stipule que les municipalités locales peuvent établir, maintenir ou exploiter des installations de traitement avec l'approbation du Conseil régional. La politique ci-après exige que les promoteurs concluent des accords avec les municipalités locales pour assurer le fonctionnement continu des réseaux collectifs de traitement des eaux-vannes. De cette façon, la Région est protégée contre les frais d'entretien et d'exploitation élevés.

Il se peut qu'il soit nécessaire d'installer des services municipaux d'eau et d'égouts dans des parties de la zone rurale où il devient difficile d'obtenir de l'eau potable. Dans ces cas, on examinera la gravité du problème et les autres façons possibles de remédier à la situation.

Parce que l'installation des services d'eau et d'égouts jusqu'à la zone rurale, soit sous forme de l'extension du réseau central ou par la construction d'équipements collectifs, peut servir de catalyste à un aménagement considérable, le Conseil déterminera les limites d'aménagement appropriées pour chaque zone desservie par un amendement spécifique à ce Plan, qui coïncidera avec la décision de permettre l'installation des services. Si un seul service central est fourni ou si un ou plusieurs services collectifs sont fournis, la Région établira la capacité de ces services à la politique 5 de cette section. On pourra approuver l'aménagement jusqu'à ce que la capacité établie soit atteinte. Si les services d'eau et d'égouts sont tous deux étendus à partir du réseau central, les limites de la zone à desservir et à aménager seront établies par désignation sur l'annexe A de ce Plan. Les limites que le Conseil a établies pour Stittsville sont un exemple de cette situation.

Avec les exceptions mentionnées ci-devant, l'aménagement dans la zone rurale se fera en fonction de services individuels privés. Les politiques visent à empêcher les problèmes de santé publique, en autant qu'on puisse les prévoir, et à éviter la nécessité d'étendre les services centraux ou de construire des réseaux collectifs pour les aménagements dans la zone rurale.

Par conséquent, l'aménagement n'est permis qu'aux endroits et dans des conditions qui semblent pouvoir assurer le fonctionnement sûr, à long terme, des services individuels privés.

Les problèmes relatifs au fonctionnement des réseaux individuels privés pourraient ne pas devenir évidents avant un certain temps. Pour qu'il soit possible de déceler un problème imprévu, les approbations pour les lotissements individuels ou les phases de lotissement seront limités à 35 lots.

En résumé :

4. **Les nouveaux aménagements ruraux se feront en fonction de services individuels privés, à moins que d'autres politiques du présent Plan permettent des services collectifs ou centraux.**

5. **Les extensions des sevices régionaux d'eau et d'égouts à la zone rurale sont désignés à l'annexe H. Les plans directeurs locaux peuvent permettre l'aménagement dans les villages desservis jusqu'aux capacités indiquées dans le tableau ci-dessous.**

Villages desservis	Capacité (en nombre de logements)
Munster	480
Richmond	(à l'étude)
Leitrim	50
South Gloucester	160
Notre-Dame-des-Champs	160

6. **On pourra amender l'annexe H lorsqu'il existe un problème de santé publique et que le Conseil détermine que l'installation de services régionaux d'eau et (ou) d'égouts (plutôt que le recours à tout programme de correction des services privés offert par le gouvernement provincial) est la meilleure solution. Lorsqu'il envisagera d'amender l'annexe H, le Conseil déterminera la capacité requise pour l'aménagement existant et la capacité excédentaire à prévoir pour l'aménagement futur, le cas échéant, et**

   a) **s'il se propose d'étendre les services centraux d'eau et d'égouts, établira la limite de la zone à desservir par amendement de l'annexe A de ce Plan; ou**

b) si un seul service central ou un ou plusieurs services collectifs doivent être fournis, créant ainsi un village desservi, établira la capacité de ces services dans la politique 5 ci-devant.

7. Comme suite à la politique 6, le Conseil peut amender l'annexe H pour permettre l'aménagement de logements collectifs en fonction de réseaux collectifs d'eau et (ou) d'égouts, à condition que :

a) lorsqu'on prévoit desservir l'aménagement par un réseau d'eau collectif privé, le promoteur ou le propriétaire du réseau ait conclu un accord avec la Région concernant le fonctionnement et l'entretien du réseau, avant l'approbation de l'arrêté de zonage;

b) lorsqu'on prévoit desservir l'aménagement au moyen d'un réseau d'égouts collectif privé, le promoteur ou le propriétaire du réseau ait conclu un accord avec la municipalité locale prévoyant le fonctionnement et l'entretien du réseau et la prise en charge et le recouvrement des coûts en cas de défaut de l'installation de traitement des eaux-vannes, avant l'approbation de l'arrêté de zonage;

c) la conception et la construction de tous les réseaux collectifs soient acceptables pour le commissaire régional aux travaux publics;

d) la capacité des réseaux collectifs soit suffisante compte tenu de la taille et de la densité de l'aménagement; et

e) l'aménagement soit permis par les politiques de la section 4.2.5.

8. Avant l'enregistrement de plans de lotissement prévoyant le recours aux services individuels privés, il faudra soumettre des preuves suffisantes pour démontrer que :

a) l'emplacement pourra assurer un approvisionnement naturel en eau d'une qualité et d'une quantité suffisantes pour répondre aux besoins de l'aménagement proposé, sans nuire à la qualité ou à la quantité de l'eau des autres puits utilisés dans les environs; et

b) l'emplacement permettra le fonctionnement continu et sûr des systèmes privés d'évacuation des eaux-vannes. Lorsque les plans de lotissement proposés visent des villages, on devra consulter l'étude hydrogéologique dont il est question à la politique 11 de la section 4.2.5 pour déterminer s'il existe des exigences particulières dont il faut tenir compte.

9. Avant la délivrance de certificats de consentement pour les détachements de parcelles viabilisées à titre privé et individuel, il faut présenter suffisamment de preuves pour démontrer que :

a) l'emplacement peut assurer un approvisionnement naturel en eau d'une qualité et d'une quantité suffisantes pour appuyer l'aménagement proposé; et

b) l'emplacement peut assurer le fonctionnement sûr et à long terme de réseaux privés d'évacuation des eaux-vannes. Dans les villages, on consultera l'étude hydrogéologique dont il est question à la politique 10 de la section 4.2.2 pour déterminer s'il faut tenir compte d'exigences particulières.

10. Le Conseil n'approuvera aucun plan de lotissement ou phase d'un plan de lotissement dépassant 35 lots. Avant l'approbation de chaque plan de lotissement ou phase d'un plan de lotissement, il faudra que le fonctionnement des puits et des réseaux privés d'évacuation des eaux-vannes existants de la première phase d'aménagement soit examiné et s'avère satisfaisant. Pour évaluer ce fonctionnement, le Conseil demandera l'avis du ministère de l'Environnement.

10.2 GESTION DES EAUX PLUVIALES[1]

10.2.1 Objectifs en matière de gestion des eaux pluviales

Plusieurs organismes, dont la Région, les municipalités locales, les sociétés de conservation et le gouvernement provincial, se partagent les responsabilités relatives à divers aspects de la gestion des eaux pluviales. Un mécanisme de coordination est nécessaire pour veiller à ce que l'aménagement soit planifié et approuvé en conformité avec de sains principes de gestion des eaux pluviales.

---

1 Cette section fait présentement l'objet d'un amendement distinct, dont on a envoyé le projet aux organismes en février 1987. La version incluse dans ce Plan est la plus récente dont on disposait au moment de la mise sous presse et ne traduit pas les commentaires des organismes. On s'attend que l'amendement soit adopté avant les assemblées publiques sur le projet de Plan directeur. Les organismes, groupes et particuliers qui s'intéressent aux politiques de gestion des eaux pluviales sont priés de communiquer avec le Service de l'urbanisme pour obtenir de l'information sur l'Amendment 45.

En résumé, l'objectif du Conseil est le suivant :

1. **Assurer l'adoption d'une méthode coordonnée pour la planification et l'approbation de l'aménagement en conformité avec de sains principes de gestion des eaux pluviales.**

10.2.2 Politiques relatives à la gestion des eaux pluviales

En matière de gestion des eaux pluviales, la coordination, la surveillance de la qualité de l'eau et l'application des normes relèvent de la Région. Pour aider à remplir ses obligations, la Région établira les conditions dans lesquelles elle exigera que les municipalités locales préparent des plans globaux de drainage. Un "plan global de drainage" est un plan complet pour un bassin hydrographique, qui indique comment on se propose de traiter l'écoulement des eaux pluviales résultant de l'aménagement proposé. De façon plus précise, il traite des mesures qui pourraient être nécessaires pour éviter : les inondations, l'érosion, la sédimentation, la détérioration de la qualité actuelle de l'eau dans le cours d'eau récepteur et les effets néfastes sur le poisson et la faune. Il doit aussi étudier les possibilités de créer des espaces verts publics comme partie intégrante du réseau de contrôle des eaux pluviales. Les paramètres de chaque plan global de drainage varieront selon les situations particulières.

Après l'approbation d'un plan global de drainage par la Région, on pourra approuver des plans de lotissement et de copropriété conformes à ce plan. La Région contrôlera la qualité de l'eau, le fonctionnement des installations de gestion des eaux pluviales et l'effet de l'aménagement sur les cours d'eau. En plus de préparer les plans globaux de drainage, les municipalités locales devront approuver les plans de localisation en conformité avec les plans globaux de drainage et assurer la construction et l'entretien satisfaisant d'installations convenables de gestion des eaux pluviales.

En résumé :

1. **Le Conseil exigera que les municipalités locales préparent, en collaboraton avec les sociétés de conservation et d'autres organismes appropriés, des plans globaux de drainage pour tous les bassins hydrographiques à l'intérieur des Zones urbaines désignées sur l'annexe A, à moins que le Conseil juge inutile de préparer un tel plan.**
2. **En plus de la politique 1, le Conseil examinera, lors de l'examen d'un plan directeur, d'un arrêté de zonage, d'un plan de lotissement ou d'un projet d'aménagement, s'il y a lieu d'exiger que les municipalités locales préparent, en collaboration avec les sociétés de conservation et d'autres organismes appropriés, des plans globaux de drainage pour d'autres bassins hydrographiques, compte tenu des conseils reçus des organismes appropriés.**
3. **Afin de mettre en oeuvre les politiques 1 et 2, les municipalités locales établiront, en collaboration avec les sociétés de conservation, la Région et d'autres organismes appropriés, des paramètres particuliers pour chaque plan global de drainage proposé. Le plan global de drainage contiendra des recommandations relatives à la mise en oeuvre.**
4. **Après avoir préparé un plan global de drainage, la municipalité locale devra le présenter à la Région, qui l'examinera et pourra le modifier en collaboration avec les sociétés de conservation et d'autres organismes appropriés avant de l'approuver.**
5. **Après l'approbation d'un plan global de drainage, le Conseil pourra imposer des conditions à l'approbation de projets de lotissement et de copropriété, adopter des règlements ou prendre d'autres mesures que pourra prévoir le plan global de drainage.**
6. **Si un plan global de drainage n'a pas encore été préparé ou est jugé inutile en conformité avec la politique 2, l'aménagement proposé doit se faire selon de sains principes de gestion des eaux pluviales. À ces fins, on pourra exiger que les requérants présentent l'un ou l'autre ou l'ensemble des documents suivants :**
   a) **un plan de contrôle de l'érosion et de la sédimentation sur les chantiers de construction qui peuvent influer sur un cours d'eau ou une installation existante de gestion des eaux pluviales à l'intérieur des limites de l'aménagement proposé, ou en aval de ces limites;**
   b) **des propositions pour la construction d'installations de drainage des eaux pluviales;**
   c) **une évaluation des retombées (inondations, pollution, érosion et sédimentation) sur les cours d'eau récepteurs ou les installations existantes de gestion des eaux pluviales;**
   d) **des propositions visant à réduire tout effet néfaste, s'il est probable que l'aménagement proposé entraîne de tels effets.**
7. **La Région demande aux municipalités locales d'évaluer tous les plans de localisation, présentés en vertu de l'article 40 de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*, en fonction d'un plan global de drainage approuvé ou, lorsqu'un tel plan n'existe pas, en fonction des exigences de la politique 6 ci-devant.**

8. **Les municipalités locales doivent adopter dans les plans directeurs locaux des politiques relatives à l'établissement de plans globaux de drainage et de politiques sur d'autres questions de gestion des eaux pluviales en conformité avec les politiques du présent Plan.**

10.3 GESTION DES DÉCHETS

Il incombe à la Région de prévoir des installations pour l'évacuation des déchets solides municipaux. La collecte et le transport de ces déchets relèvent des municipalités locales et se font par le personnel de la municipalité ou sont donnés à contrat à des transporteurs privés.

Le principal moyen d'élimination des déchets à Ottawa-Carleton est la décharge contrôlée. Le plus important emplacement est la décharge contrôlée du chemin Trail, située dans la ville de Nepean et exploitée par la Région, qui en est le propriétaire. En 1987, le secteur privé et les municipalités possédaient et exploitaient sept autres décharges contrôlées à Ottawa-Carleton. Tous ces emplacements d'élimination des déchets exigent le consentement du Conseil.

La réduction du volume des déchets solides par incinération est pratiquée dans une mesure restreinte à Ottawa-Carleton, dans de petites installations appartenant aux hôpitaux et au gouvernement fédéral, qui en assurent le fonctionnement.

10.3.1 Objectifs à l'égard de la gestion des déchets solides

Lorsqu'on choisit des méthodes d'évacuation des déchets solides, il faut peser soigneusement diverses considérations environnementales, sociales, économiques et énergétiques. Le recyclage des déchets peut contribuer à accroître l'efficience énergétique puisque la fabrication d'un produit à partir de matériaux recyclés consomme souvent moins d'énergie que sa production à partir de matière brute. L'incinération des déchets peut produire de l'énergie utile. Si l'on élimine les déchets par décharge contrôlée, il faut choisir avec soin les emplacements et les méthodes de fonctionnement pour s'assurer que le percolat de la décharge ne pollue pas les nappes souterraines.

En résumé, l'objectif du Conseil est le suivant :

1. **Assurer l'évacuation sûre et efficiente des déchets solides.**

10.3.2 Politiques en matière de gestion des déchets solides

En décembre 1984, on a lancé un processus d'établissement d'un plan régional de gestion globale des déchets appelé Actiondéchets. Cette étude vise à produire pour Ottawa-Carleton un plan global de gestion des déchets sur 25 ans. L'étude examinera toutes les options pour le traitement et l'évacuation des déchets, ainsi que la réduction, la réutilisation, le recyclage, la récupération et la production d'énergie à partir de déchets. Le principal objectif est d'élaborer un plan global à long terme pour la gestion, notamment, des déchets solides domestiques et commerciaux, qui soit la meilleure option sur les plans économique, financier, social, culturel, technique, de la planification de l'utilisation des terres et écologique. Cette étude examinera aussi la production de déchets industriels et autres et leur effet sur le système.

On attend la version finale du plan global en 1988 et ses résultats pourraient mener à l'inclusion dans ce Plan de politiques plus exhaustives en matière de gestion des déchets. En particulier, on pourrait désigner des emplacements pour les nouvelles installations possibles de gestion des déchets.

Entre-temps :

1. **Le Conseil prendra les mesures nécessaires pour assurer l'évacuation des déchets solides.**
2. **Le Conseil favorisera le recyclage comme moyen de contenir les frais municipaux, de réduire le plus possible les dommages à l'environnement et d'économiser l'énergie.**
3. **Le Conseil étudiera la possibilité de construire une installation de récupération de l'énergie produite par l'incinération des déchets solides et, si le projet s'avère réalisable, y collaborera.**

PARTIE 11: TRANSPORTS

11.0 INTRODUCTION

Le réseau de transport assurant les déplacements régionaux comprend un réseau d'équipements qui relève de plusieurs gouvernements, y compris des gouvernements fédéral et provincial, de la Région et des municipalités locales. Chaque palier a des intérêts particuliers à l'égard de la planification, de la construction et de l'exploitation de son propre réseau. De plus, la Région a intérêt à assurer l'intégration des éléments individuels de transport en un réseau de transport global, et il lui incombe de remplir cette tâche.

La Région a aussi intérêt à s'assurer que les aspects du réseau de transport dont elle a la charge appuient et favorisent l'atteinte de la structure d'aménagement souhaitée en fournissant des liens efficients, sûrs et commodes pour le déplacement des personnes et des biens entre les emplacements consacrés à diverses utilisations. Bien que les installations de transport ne soient pas une fin en elles-mêmes, le rôle qu'elles jouent en assurant l'accessibilité à toutes les parties d'Ottawa-Carleton est essentiel pour satisfaire à plusieurs besoins quotidiens fondamentaux des citoyens et pour favoriser le bien-être économique.

Le Conseil favorise depuis longtemps le transport en commun. Il continuera de le faire parce que le réseau de transport en commun s'est avéré capable d'assurer un niveau de service élevé à de nombreux résidents et qu'il a retardé la nécessité d'entreprendre d'importants travaux de construction de nouvelles routes. Ottawa-Carleton est en train d'aménager des transports en commun rapides sous forme d'un réseau de couloirs de transport en commun, qui sont des équipements réservés au transport en commun. Les tronçons déjà construits, ceux qu'on s'est engagé à construire et leurs extensions prévues démontrent bien l'importance continue que le Conseil accorde à l'aménagement de ces équipements comme service pour les résidents d'Ottawa-Carleton en général, et comme moyen de favoriser de saines structures d'aménagement urbain tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la ceinture de verdure.

L'accent sur la mobilité et l'accessibilité doit forcément prendre en compte aussi la nécessité d'établir un réseau complet de routes régionales. Les véhicules privés et commerciaux remplissent des fonctions de transport qui soutiennent la vitalité économique et sociale de la collectivité régionale. À l'avenir, le transport en commun ne continuera pas d'accroître sa part du marché des déplacements au même rythme que dans le passé. Les programmes de transport devront davantage mettre l'accent sur les investissements en équipements routiers, tout en continuant de leur préférer les améliorations du réseau de transport en commun.

En résumé, les intérêts régionaux sont les suivants :

1. **L'intégration des équipements de transport fournis par tous les niveaux de gouvernement.**
2. **Établir un réseau de transport régional qui appuie la structure d'aménagement souhaitée.**

11.1 OBJECTIFS RELATIFS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

À la section 2.1.7, on traite du réseau de transport dans le cadre de la stratégie régionale d'aménagement. Ailleurs dans ce Plan, des politiques visent à atteindre des concentrations importantes d'emplois à divers endroits dans la zone urbaine, notamment le long des couloirs de transport en commun, et des objectifs d'emploi sont établis pour les centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure. Le réseau de transport décrit dans ce Plan a été établi en supposant l'atteinte de cette répartition souhaitée de l'emploi. À cet égard, les équipements routiers existants et proposés dans ce Plan assureront une capacité suffisante pour absorber les niveaux projetés des déplacements seulement dans la mesure où ces objectifs d'emploi sont atteints.

Les objectifs spécifiques pour les réseaux routier et de transport en commun sont utiles pour évaluer l'efficacité du réseau de transport de la Région. Ces objectifs servent à la fois de guide pour la conception des équipements individuels et collectifs, et d'étalon pour mesurer le rendement.

Un objectif global consiste à faire en sorte que le réseau de transport assure un degré élevé d'accessibilité aux centres d'activité de toute la région d'Ottawa-Carleton. Il faut développer ce réseau en mettant l'accent sur la sécurité et la commodité.

Un objectif fondamental consiste à assurer que le transport en commun attire une part des déplacements dans chaque corridor principal suffisante pour que la capacité des routes existantes et des améliorations prévues indiquées dans ce Plan puisse absorber tous les autres déplacements, à un niveau de service raisonnable.

Un autre objectif concerne l'économie d'énergie. Il est possible de contrôler la croissance de la consommation de carburant en encourageant l'utilisation des transports en commun et en appliquant des mesures éprouvées pour modifier la nature de la demande de déplacements, surtout pendant les périodes de pointe.

Enfin, il est souhaitable de mettre l'accent sur les améliorations du réseau de transport qui, dans l'ensemble, assurent la plus grande protection possible de l'environnement, tout en tenant compte de la réduction le plus possible des perturbations écologiques locales découlant de changements des conditions de fonctionnement ou de la construction d'équipements particuliers.

Les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Fournir un réseau de transport intégré, constitué de réseaux complémentaires de transport en commun et routier, qui appuie la structure d'aménagement souhaitée et réponde aux besoins.**
2. **Fournir un réseau de transport sûr, commode et efficient qui assure un niveau élevé d'accessibilité par route et par transport en commun aux principaux centres d'activité dans toute la région d'Ottawa-Carleton.**
3. **Atteindre un niveau d'utilisation des transports en commun dans chaque corridor principal qui rende la capacité des équipements routiers prévus dans ce Plan suffisante pour tous les autres déplacements.**
4. **Adopter une norme de niveau de service pour le réseau routier pendant les heures de pointe sur semaine qui entraine un niveau élevé d'utilisation de la capacité du réseau routier, mais qui n'entraînera pas de retards considérables et de déplacements à faible vitesse. Cet état décrit généralement un niveau de service opérationnel "D" tel que défini par les ingénieurs des transports.**
5. **Prendre en compte les zones écologiques névralgiques lors de l'aménagement et de l'exploitation du réseau de transport.**
6. **Économiser l'énergie en exploitant un réseau de transport à haut rendement énergétique.**

11.2 POLITIQUES EN MATIÈRE DE ROUTES

11.2.1 Calendriers de construction des routes

Les routes régionales sont des équipements dont la principale fonction est de permettre la circulation sûre et efficiente de tous genres. Quel que soit le nom qu'on leur donne, les routes régionales sont destinées à la circulation de véhicules privés et commerciaux et aux transports en commun.

Le réseau routier régional est indiqué aux annexes C.1 et D.1 et est une combinaison de routes existantes et proposées. La plupart des routes régionales seront tôt ou tard construites ou reconstruites pour comporter quatre ou six voies.

Les emprises appropriées pour les routes régionales existantes ont été désignées aux annexes C.2 et D.2 et sont classées en sept catégories de largeur qui indiquent l'étendue de l'emprise publique requise. Dans certains cas, il faudra acquérir des terrains supplémentaires pour atteindre les emprises indiquées dans ce Plan.

Certaines des routes régionales proposées sont des routes relevant actuellement des municipalités locales et qui seront prises en charge plus tard par la Région. La plupart des routes régionales proposées indiquées dans ce Plan sont des routes qu'il faudra construire et dont l'emplacement, l'emprise et d'autres caractéristiques exigent une étude plus approfondie.

Par arrêté, le Conseil établit sa politique en matière de protection des emprises de routes régionales en vertu de laquelle il acquiert des emprises appropriées pour les routes régionales existantes et proposées, pour tout sauf l'approbation des plans de localisation. Ces emprises représentent les besoins minimaux, établis en fonction de projections de la circulation future, et habituellement, ne prévoient pas suffisamment d'espace pour les pistes cyclables et les équipements de réduction du bruit. Dans les cas où ces équipements deviennent une exigence à respecter sur les terres publiques, il pourra être nécessaire d'élargir l'emprise.

La Région protège les emprises, lorsque cela est possible, en acquérant ou en réservant les terres nécessaires au moment de l'aménagement ou du réaménagement des terrains adjacents, par l'imposition de conditions à l'approbation de lotissements, de modifications du zonage et de plans de localisation. Dans d'autres cas, les terrains sont acquis par suite de la nécessité d'améliorer une route existante pour la rendre conforme à une norme relevée. L'arrêté sera mis à jour de temps à autre au fur et à mesure que d'autres études relèvent les changements des utilisations des terrains et les exigences en matière d'emprises. On trouvera à la section 11.2.4 les politiques détaillées en matière d'élargissements de routes régionales existantes.

L'annexe C.1 indique le réseau de routes régionales existantes et proposées qui dessert surtout les zones urbaines d'Ottawa-Carleton. L'ensemble du réseau d'équipements routiers indiqué à l'annexe C.1 est jugé suffisant pour répondre aux besoins d'une population urbaine d'environ 675 000 personnes sur les terrains de la Phase 1. L'annexe D.1 indique le réseau de routes régionales existantes et proposées qui dessert surtout la zone rurale. Puisque les routes provinciales et les promenades fédérales ne relèvent pas du Conseil, elles ne sont pas incluses dans le réseau routier régional sur les annexes C.1 et D.1. Toutefois, ces routes sont indiquées, pour information, sur la carte de base de chaque annexe.

En résumé :

1. **Les routes régionales existantes et proposées pour desservir la zone urbaine sont désignées à l'annexe C.1.**
2. **Les routes régionales existantes et proposées pour desservir la zone rurale sont désignées à l'annexe D.1.**
3. **Les routes régionales désignées sur les annexes C.1 et D.1 seront conçues, construites et exploitées pour la circulation de tous genres.**
4. **Le Conseil adoptera un arrêté pour préciser l'emprise de chaque route régionale, cet arrêté pouvant faire l'objet d'un amendement de temps à autre.**

11.2.2 Priorités en matière de routes

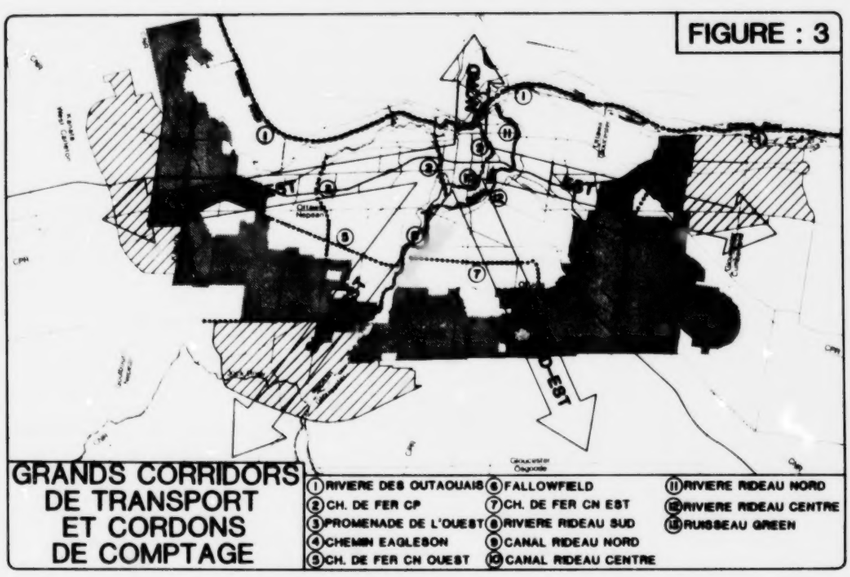
On peut répartir en deux groupes les améliorations au réseau routier régional. Le premier groupe, appelé améliorations du Volet 1, comprend les élargissements de routes, les extensions de routes et les routes nouvelles requises pour remédier aux lacunes de capacité observées en 1987 et pour absorber la croissance minimale projetée des déplacements, après la prise en compte de la part des déplacements assurés par les transports en commun dans chaque corridor principal. Puisque les routes du Volet 1 sont requises pour la projection la plus faible des déplacements dans chaque corridor, leur nécessité pendant la période de planification est certaine.

Les autoroutes provinciales jouent un rôle très important pour absorber la circulation régionale. Pour établir les besoins du Volet 1, on a supposé que certaines améliorations qui étaient en cours, planifiées ou proposées par le gouvernement provincial au moment de l'adoption de ce Plan avaient été réalisées. Ces améliorations d'autoroutes provinciales sont :

- l'achèvement de l'élargissement d'une voie dans les deux sens du Queensway entre le chemin Acres et le boulevard Saint-Laurent,
- l'extension de l'autoroute 17 à quatre voies jusqu'à la route régionale 57 (chemin Navan), y compris les échangeurs aux routes régionales 39 (rue Champlain) et 47 (Tenth Line Road),
- la construction de l'autoroute 416 proposée dans le corridor de Cedarview vers le sud à partir du Queensway au niveau du chemin Acres, à travers la limite sud d'Ottawa-Carleton jusqu'à l'autoroute 401.

Sont aussi incluses dans le Volet 1, bien qu'elles ne soient pas précisées ci-après, des améliorations mineures au réseau routier régional qui sont nécessaires pour remédier à certaines lacunes locales. Certains de ces besoins étaient indiqués dans le programme quinquennal d'investissement de la Région pour 1987 à 1991 et d'autres seront définis dans les années à venir lors des mises à jour du programme quinquennal.

Dans tous les corridors principaux, les installations du Volet 1 seront construites avant toute autre installation importante dans le même corridor. Les principales améliorations des routes régionales du Volet 1, par principal corridor tel qu'indiqué à la figure 3, sont les suivantes :



VOLET 1

Corridor de l'est

- Élargir le boulevard Saint-Joseph entre l'autoroute 17 et la route régionale 57.
- Construire la rocade de Blackburn Hamlet.
- Élargir le chemin Innes depuis le chemin Blair jusqu'à la rocade de Blackburn Hamlet et entre la rocade et la route régionale 57.
- Achever la promenade Vanier entre l'avenue Beechwood et le pont Cartier-MacDonald.
- Élargir le chemin Heron entre la promenade Alta Vista et le chemin Walkley.
- Élargir le chemin Walkley entre le chemin Heron et le chemin Russell et l'étendre jusqu'à l'autoroute 417.

Corridor sud-est

- Élargir et étendre le chemin Hunt Club entre le pont Hunt Club et le chemin Hawthorne.
- Élargir et étendre le chemin Hawthorne entre l'extension du chemin Hunt Club et le chemin Russell.
- Élargir le chemin Russell entre l'extension du chemin Hawthorne et le boulevard Saint-Laurent.
- Élargir la promenade Riverside entre le chemin Hunt Club et le Queensway.

Corridor ouest

- Élargir le chemin Baseline entre la promenade Prince de Galles et le chemin Richmond.
- Étendre le chemin Hunt Club entre le pont Hunt Club et l'avenue Woodroffe.
- Élargir la rue Scott entre la voie du CP et l'avenue Churchill et étendre la rue Scott jusqu'au chemin Richmond.
- Élargir le chemin Richmond entre les limites de la ville d'Ottawa et la rue Scott, y compris une voie de liaison jusqu'à la rue Scott.
- Élargir le chemin Eagleson entre le Queensway et la promenade Terry Fox.
- Élargir le chemin March entre le Queensway et la promenade Terry Fox.

Corridor sud-ouest

- Construire une nouvelle artère principale aux abords de l'emprise du CP, entre la promenade Prince de Galles et un pont sur la rivière des Outaouais, y compris un échangeur au Queensway.
- Élargir le chemin Merivale entre la promenade Woodfield et le chemin Slack et entre l'avenue Kirkwood et l'avenue Carling.
- Élargir le chemin Greenbank entre le chemin Fallowfield et l'extension du chemin Hunt Club.
- Élargir le chemin Fallowfield entre l'autoroute 416 et l'avenue Woodroffe.
- Élargir l'avenue Woodroffe entre le Sportsplex de Nepean et le chemin Fallowfield.
- Construire une voie de liaison entre l'avenue Bronson et le pont du Portage.

Les améliorations de route du Volet 2 comprennent les propositions de routes restantes indiquées aux annexes C.1 et D.1. Ces équipements seront nécessaires pour absorber la croissance des déplacements supérieure à la projection minimale de croissance sur laquelle se fonde le programme d'améliorations du Volet 1. Des niveaux plus élevés de demande de déplacements pourraient découler des changements possibles de la répartition de l'emploi, de la structure des déplacements reliés au travail, des habitudes de déplacement et du taux de propriété de véhicules automobiles. Les principales routes du Volet 2 indiquées sur les annexes C.1 et D.1 comprennent les routes suivantes :

VOLET 2

Corridor est

- Construire la voie de liaison entre Innes ou Walkley depuis la rocade de Blackburn Hamlet jusqu'au chemin Walkley ou Hunt Club à proximité de l'autoroute 417.
- Construire la promenade des Outaouais est entre le boulevard Saint-Laurent et la route régionale 47 (Tenth Line Road).

Corridor sud-est

- Raccorder la rue Nicholas à l'avenue Industrial.
- Construire la promenade Alta Vista entre l'avenue Industrial et le chemin Walkley.
- Élargir le chemin Conroy entre le chemin Walkley et le chemin Hunt Club.

Corridor ouest

- Élargir l'avenue Carling entre le chemin March et Bayshore.
- Raccorder la promenade Timm au chemin Baseline.
- Étendre la promenade Terry Fox jusqu'au chemin Richmond.
- Élargir le chemin Richmond ou Knoxdale jusqu'à l'autoroute 416.
- Étendre le chemin Hunt Club entre l'avenue Woodroffe et l'autoroute 416.

Corridor sud-ouest

- Élargir la promenade Prince de Galles entre Carling et Baseline.
- Élargir la promenade Prince de Galles/autoroute 16 entre Baseline et le chemin Fallowfield.
- Élargir l'avenue Fisher.

Autre

- Construire l'amélioration du Queensway avec routes collectrices entre les voies du CP et la rue Nicholas.
- Construire la rocade intérieure entre la promenade de l'Ouest et l'autoroute 417.
- Construire les routes d'accès aux ponts futurs sur la rivière des Outaouais.

En résumé :

5. **Le Conseil réalisera les améliorations routières du Volet 1 avant les autres améliorations dans chaque corridor de transport principal. Afin d'atteindre la plus grande efficience possible pour son investissement dans le réseau routier régional, le Conseil améliorera le fonctionnement du réseau routier en appliquant des mesures de gestion du réseau de transport comme le contrôle informatisé des feux de circulation, les mesures accordant la priorité aux autobus lorsque cela est justifié, la surveillance améliorée de la situation et les panneaux de signalisation.**

11.2.3 Voie de liaison conceptuelle

L'aménagement après la période couverte par ce Plan pourrait rendre nécessaire la construction d'une route régionale est-ouest importante reliant les autoroutes 416 et 417 au sud de la ceinture de verdure. Cet équipement traverserait la rivière Rideau aux environs du centre urbain sud. On mènera des études dans le cadre de la planification du centre urbain sud afin d'établir le genre et l'emplacement de l'équipement requis.

En résumé :

6. **Le Conseil déterminera, par un amendement au présent Plan, l'emplacement d'une route régionale possible reliant les autoroutes 416 et 417 au moment de l'établissement des principales utilisations des terrains pour le centre urbain sud.**

11.2.4 Politique en matière d'élargissement des routes

En vertu de l'article 40 de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*, le Conseil peut exiger que les propriétaires fonciers fournissent des terrains, sans frais pour la Région, pour les élargissements de routes existantes obtenus par réglementation des plans de localisation, seulement si la route à élargir et l'étendue de l'élargissement proposé sont indiqués dans ce Plan. Les terrains acquis pour les élargissements de routes par d'autres moyens, comme les accords de lotissement et les détachements de parcelles, ne sont pas assujettis à cette disposition de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* et continuent d'être acquis en vertu de l'arrêté concernant la politique en matière de protection des emprises de routes.

Les annexes C.2 et D.2 indiquent les élargissements proposés des emprises pour les routes régionales existantes. La Région pourra exiger que les terrains à l'intérieur des emprises proposées lui soient cédés sans frais lorsqu'est demandée l'approbation d'un plan de lotissement. En plus de cette exigence concernant l'indication de l'étendue des emprises, la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* exige que les plans directeurs contiennent des politiques qui précisent les conditions dans lesquelles les élargissements peuvent être pris et comment il faut traiter de facteurs comme les élargis-

sements inégaux, les triangles de visibilité et les besoins d'emprises supplémentaires (p. ex., pour les voies de virage).

En résumé :

7. **Dans les cas où les municipalités locales ont adopté des arrêtés de réglementation des plans de localisation, le Conseil peut exiger, comme condition de l'approbation des plans de localisation en vertu de l'article 40 de la Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire, que les propriétaires fonciers fournissent à la Région des terrains pour les élargissements de routes régionales, en fonction des principes suivants :**

   a) **les terrains seront cédés sans frais pour la Région pour les élargissements de routes régionales découlant :**

      (i) **d'un nouvel aménagement,**

      (ii) **de changements d'utilisations qui augmentent considérablement la circulation,**

      (iii) **d'ajouts qui augmentent considérablement la taille ou la capacité d'utilisation de bâtiments ou d'ouvrages.**

      Des terrains peuvent être réservés pour achat éventuel par la Région à la suite d'ajouts qui n'augmentent pas considérablement la taille ou la capacité d'utilisation de bâtiments ou d'ouvrages.

   b) **Les élargissements proposés des emprises de routes régionales sont désignées aux annexes C.2 et D.2. L'annexe C.2 est la politique du Conseil en matière de protection des emprises pour les routes urbaines existantes, et l'annexe D.2, la politique du Conseil en matière de protection des emprises pour les routes rurales existantes relevant de la Région.**

   c) **Sauf dans les cas prévus par les politiques d) et e), la largeur des terrains pris pour les élargissements de chaque côté d'une route régionale sera égale, telle que mesurée à partir de l'axe existant au moment de la demande de plan de localisation. L'axe est une ligne au centre d'une chaussée, à égale distance des deux côtés de la chaussée. Pour déterminer la ligne médiane ou l'axe d'une route, on ne tient pas compte des accotements à revêtement, des bandes de stationnement d'autobus, des voies auxiliaires, des voies de virage et d'autres caractéristiques spéciales.**

   d) **Des élargissements inégaux seront peut-être nécessaires lorsque des caractéristiques topographiques, la propriété fédérale des terrains ou d'autres conditions particulières font en sorte qu'il faut prendre un élargissement plus grand ou la totalité de l'élargissement sur un seul côté de l'emprise de route régionale existante. Ces situations sont indiquées sur les annexes C.2 et D.2.**

   e) **Pour la zone centrale, qui est indiquée dans l'encadré sur l'annexe C.2, un tableau sur cette annexe indique la superficie de terrains sur les côtés des emprises existantes qui sont requis pour les routes régionales.**

   f) **Certaines routes régionales indiquées sur l'annexe C.2 sont assujetties à une politique sur les élargissements et les servitudes. En vertu de cette politique, la largeur proposée des terrains frappés par la servitude est de 20 mètres. De plus, une servitude de surface, surtout à l'usage des piétons, est requise le long de toute la façade des propriétés. La servitude aura une hauteur de 4,0 mètres mesurée d'un point à 0,3 mètre en dessous du trottoir. La largeur de cette servitude mesurée à partir de l'emprise proposée varie selon la conception des bâtiments. Lorsqu'un bâtiment empiète sur la servitude, une largeur de 1,5 mètre est nécessaire. Lorsque la partie d'un bâtiment construite sur la servitude s'appuie sur des colonnes, la largeur requise est de 2,5 mètres, plus la largeur des colonnes. Lorsqu'un bâtiment construit en encorbellement et un bâtiment s'appuyant sur des colonnes sont situés l'un à côté de l'autre, il doit y avoir un passage libre pour les piétons de 1,5 mètre dans la servitude où les bâtiments se joignent.**

   g) **Des terrains supplémentaires pour les élargissements afin de prévoir des triangles de visibilité aux intersections peuvent aussi être nécessaires. Dans la zone rurale (annexe D.2), la longueur maximale du côté d'un triangle donnant sur une route régionale ou sur une route locale croisant une route régionale sera de 10 mètres. Dans la zone urbaine (annexe C.2), la longueur maximale sera de 4,5 mètres, sauf dans la zone centrale, qui est indiquée dans l'encadré sur l'annexe C.2, où la longueur maximale sera de 3 mètres. Dans quelques cas, les exigences en milieu rural pour les triangles de visibilité (c.-à-d. 10 mètres) seront appliquées aux routes indiquées sur l'annexe C.2. Ces exceptions sont indiquées sur l'annexe C.2.**

h) On pourra aussi avoir besoin de terrains supplémentaires dans les cas où il y a un passage à niveau existant d'une route régionale et d'une voie ferrée. Ce terrain aura la forme d'un triangle, à chaque coin du passage. La longueur maximale du triangle le long de la route régionale sera de 170 mètres, et la largeur maximale du triangle mesurée à partir de la route régionale sera de 15 mètres. Ce terrain pourra servir plus tard à la construction d'un passage à croisements superposés.

i) Lorsqu'on demande l'approbation d'un plan de localisation pour des centres commerciaux régionaux, des centres commerciaux communautaires, des bureaux, des installations communautaires et des utilisations résidentielles à forte densité, on pourra exiger des terrains supplémentaires d'une largeur de 4 mètres le long de toutes les façades des propriétés donnant sur les routes régionales afin d'y aménager des voies auxiliaires de virage.

j) Les terrains cédés à la Région ou réservés pour achat futur par la Région aux fins de l'élargissement des routes peuvent, sur demande, servir entre-temps pour l'aménagement paysager approuvé et d'autres utilisations temporaires approuvées, à condition qu'un accord soit signé entre la Région et le demandeur.

8. Lorsqu'il approuve ou examine les plans directeurs locaux ou les amendements à ces plans, le Conseil doit veiller à ce que les politiques relatives à la protection des emprises de routes régionales de ce Plan soient reconnues et que les plans contiennent des politiques qui assurent que :

a) Lorsque les municipalités locales exigent des demandes d'approbation de plans de localisation pour des propriétés donnant sur les routes régionales, qui portent sur un nouvel aménagement tel que défini à l'article 40 (1) de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*, sur un changement d'utilisation ou un ajout à un bâtiment ou à une construction où ledit ajout est égal ou supérieur à 10 mètres carrés, ces demandes soient présentées à la Région en conformité avec les dispositions de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*.

b) Avant l'enregistrement d'un accord de plan de localisation pour les demandes présentées à la Région conformément à la politique 8 a), le requérant ait conclu un accord avec la Région prévoyant le transport ou la réservation des terrains requis pour les élargissements de routes régionales et les autres questions prescrites par la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*.

11.3 PONTS SUR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS

Pendant la période couverte par ce Plan, il faudra améliorer le réseau de routes régionales desservant les ponts existants sur la rivière des Outaouais afin d'absorber l'augmentation de la circulation entre Ottawa-Carleton et la région de l'Outaouais. Ces améliorations sont comprises dans la liste des améliorations du Volet 1 et sont indiquées à l'annexe C.1. Selon la croissance réelle de la circulation, il se peut qu'il ne soit pas nécessaire de jeter de nouveaux ponts sur la rivière des Outaouais pendant la période couverte par ce Plan. Toutefois, la Région participe à une étude sur cette question menée conjointement par plusieurs organismes sous la direction de la Commission de la Capitale nationale. Entre-temps, on protégera les abords des futurs ponts à Deschênes, à l'île Lemieux et à l'île Kettle.

En résumé :

9. Le Conseil participera avec d'autres niveaux de gouvernement à une étude pour établir la nécessité et l'emplacement d'autres ponts sur la rivière des Outaouais. En attendant les résultats de cette étude, le Conseil protégera les abords des futurs ponts possibles à Deschênes, à l'île Lemieux et à l'île Kettle.

11.4 POLITIQUES EN MATIÈRE DE TRANSPORT EN COMMUN

11.4.1 Mesures pour accroître l'utilisation des transports en commun

Les objectifs en matière de transport de ce Plan comprennent le maintien de l'appui du Conseil à l'égard de l'expansion et de l'amélioration du service de transport en commun pour répondre aux besoins d'une population régionale croissante. Un certain nombre de mesures sont considérées comme importantes dans l'atteinte de ces objectifs.

Premièrement, lorsqu'un service de transport par autobus de haute fréquence, allié à une circulation qui empêche le fonctionnement efficient du service d'autobus, le justifie, les véhicules de transport en commun obtiendront un traitement préférentiel sur les routes régionales.

Deuxièmement, pour assurer l'atteinte d'un niveau élevé d'utilisation des transports en commun dans les centres urbains, le réseau de couloirs de transport en commun sera étendu à l'extérieur de la ceinture de verdure. On favorisera la planification et l'aménagement de ces couloirs en entreprenant très tôt l'aménagement des stations des couloirs de transport en commun dans les trois centres urbains.

Troisièmement, on rendra disponible un service de transport en commun de qualité élevée aux Centres d'emploi primaires et secondaires situés le long des couloirs de transport en commun. Le trajet par transport en commun entre ces centres et la plupart des parties de la zone urbaine durera au plus 40 minutes.

Quatrièmement, dans le cas des plans directeurs locaux et des plans de lotissement dans les zones moins bâties, on prendra des mesures pour protéger et améliorer le rôle des services de transport en commun. Entre autres choses, on disposera le réseau de routes collectrices de façon à réduire le plus possible les trajets sinueux des services de transport en commun et à assurer des liens directs entre aménagements adjacents; on situera les aménagements à forte densité à proximité de routes de transport en commun existantes ou proposées; et on s'assurera que presque tous les bâtiments neufs sont situés à moins de 400 mètres à pied d'un arrêt existant ou proposé du réseau de transport en commun.

En plus de la commodité que les services de transport en commun offrent aux résidents de la zone et du soutien qu'ils assurent pour atteindre les objectifs en matière d'emploi, l'atteinte d'un niveau élevé d'utilisation est essentielle pour réduire la demande de routes nouvelles et améliorées. L'objectif global consiste à maintenir, pendant les périodes de pointe, les déplacements autres que par transport en commun à un niveau que peut absorber la capacité du réseau de routes régionales établi dans ce Plan (équipements existants et nouveaux). Pour aider à l'évaluation continue des transports en commun et de la mesure dans laquelle ils atteignent les objectifs d'utilisation, le Conseil a établi des directives d'utilisation des transports en commun aux heures de pointe pour certains emplacements (appelés cordons de comptage) le long de chaque corridor principal de transport. Le Conseil utilisera ces directives pour établir la priorité des divers projets de routes et de couloirs de transport en commun dans chaque corridor de transport.

En résumé :

10. **Le Conseil continuera d'appuyer les transports en commun au moyen de programmes visant à accroître leur utilisation.**

11. **Le Conseil adoptera les directives suivantes comme part souhaitable des déplacements assurés par transport en commun aux heures de pointe, pour chaque cordon de comptage dans chaque corridor principal de transport :**

Corridor	Cordon de comptage*	Part en % des déplacements par transport en commun aux heures de pointe
Nord	Rivière des Outaouais	30
Ouest	CP	45
	Promenade de l'Ouest	40
	Chemin Eagleson	35
Sud-ouest	CN ouest	30
	Fallowfield	30
Sud-est	CN est	30
	Rivière Rideau, sud	20
Est	Canal Rideau, nord	70
	Canal Rideau, centre	30
	Rivière Rideau, nord	25
	Rivière Rideau, centre	45
	Ruisseau Green	40

* Les cordons de comptage sont des lignes imaginaires traversant les principaux corridors de transport à des points où les déplacements sont les plus faciles à mesurer. Les emplacements de ces cordons de comptage sont indiqués sur la figure 3.

12. **Le Conseil prendra en compte les directives sur la part des déplacements assurés par les transports en commun dont il est question à la politique 11 lorsqu'il établira la priorité des projets de routes et de transports en commun dans chaque corridor de transport.**

13. **Le Conseil accordera, lorsque cela est justifié et pratique, un traitement préférentiel aux véhicules de transport en commun sur les routes régionales.**

14. **Le Conseil réalisera le réseau de couloirs de transport en commun en conformité avec les politiques de la section 11.4.2.**

15. **Le Conseil veillera à ce que les plans directeurs locaux et les plans de lotissement appuient l'aménagement d'un service de transport en commun attrayant et efficient. Cela comprend, sans s'y limiter :**

a) **une disposition des réseaux de routes collectrices qui permet de relier plusieurs aménagements adjacents au moyen d'itinéraires directs de transport en commun,**

b) **un trottoir sur chaque rue conçus pour les transports en commun,**

c) **une disposition de l'aménagement et des rues telle que presque tous les bâtiments sont situés à une distance de marche de 400 mètres ou moins d'un arrêt du service de transport en commun et que les distances moyennes à pied jusqu'aux arrêts sont réduites le plus possible en :**

(i) **situant les aménagements à forte densité plus près des arrêts existants ou proposés des services de transport commun que les aménagements de densité plus faible,**

(ii) **aménageant des voies piétonnes revêtues pour réduire la distance à pied lorsque le réseau routier ne satisfait pas à la norme de 400 mètres.**

11.4.2 Réseau de couloirs de transport en commun

Une caractéristique importante de ce Plan est son réseau de couloirs de transport en commun (c.-à-d. les routes réservées exclusivement aux véhicules de transport en commun).

Au moment de l'établissement de ce Plan (1987), le gouvernement provincial s'était engagé à participer au financement d'un réseau de couloirs de transport en commun de 31 kilomètres de Baseline/Woodroffe dans le sud-ouest jusqu'au chemin Blair à l'est et au chemin Hunt Club au sud-est. Dans la zone centrale, les services de transport en commun emprunteront le réseau de rues de surface, aidés de diverses mesures visant à accorder la priorité aux véhicules de transport en commun, jusqu'à ce qu'on ait déterminé la nécessité et la praticabilité d'un couloir de transport en commun entièrement souterrain ou surélevé.

En plus d'achever le réseau de 31 kilomètres, il importera d'étendre les couloirs de transport en commun au-delà de la ceinture de verdure pour desservir les trois centres urbains et d'aménager très tôt les stations de transport en commun dans ces centres. Ces extensions des couloirs de transport en commun seront nécessaires même si le nombre de déplacements n'atteint que la projection minimale liée au réseau routier du Volet 1.

Les extensions des services de couloirs de transport en commun jusqu'aux centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure sont importantes pour deux raisons. Premièrement, elles appuieront le développement économique et social des centres urbains. Le service direct de transport en commun assurera un niveau élevé d'accessibilité aux autres parties de la région d'Ottawa-Carleton, et, en plus, encouragera la concentration des occasions d'emploi dans les centres-villes.

Deuxièmement, les extensions des couloirs de transport en commun aideront à assurer le respect des directives sur la part des déplacements assurée par transport en commun dans chaque corridor. Par conséquent, le volume de la circulation sur les routes dans les corridors à destination et en provenance des centres urbains diminuera. On pourra ainsi retarder ou supprimer la nécessité d'accroître la capacité des routes, ce qui, dans certains cas, sera difficile sinon impossible sur les plans technique et écologique.

Le moment précis de la construction des extensions individuelles sera fonction de la croissance réelle qui aura lieu dans chaque centre urbain, de la disponibilité des fonds et des mesures prises par les municipalités locales pour veiller à ce que leurs plans portant sur des aménagements urbains connexes appuient l'utilisation des transports en commun.

Ces extensions et l'accent mis sur le service aux concentrations d'emploi situées aux stations désignées et dans la zone centrale accroîtront l'accessibilité et la commodité pour un plus grand nombre de personnes.

En résumé :

16. **Le réseau de couloirs de transport en commun que le Conseil se propose d'aménager est indiqué à l'annexe E.**

17. **Le Conseil déterminera le besoin et la praticabilité d'aménager un couloir de transport en commun entièrement souterrain ou surélevé traversant la zone centrale.**

18. **Le Conseil terminera, en première priorité, le réseau de couloirs de transport en commun jusqu'à Baseline/Woodroffe au sud-ouest, au chemin Blair à l'est et au chemin Hunt Club au sud-est.**

19. **Le Conseil étendra, en deuxième priorité, les couloirs de transport en commun jusqu'à Orléans, Kanata et aux centres urbains sud. Ces travaux comprendront l'aménagement dans les meilleurs délais des stations de couloir de transport en commun qui devront être intégrées à l'aménagement des centres-villes de chaque ville. Le moment de la réalisation de chaque extension sera fonction de la disponibilité de fonds provinciaux, du besoin relatif dans chaque corridor et du**

soutien qu'assureront les municipalités locales sous forme d'initiatives pour assurer une forme d'aménagement adaptée au transport en commun dans les centres-villes.

20. **Le Conseil s'assurera qu'aux stations le long des couloirs de transport en commun, on favorise des niveaux élevés d'utilisation des transports en commun en aménageant des accès piétons et en prévoyant une disposition et une densité appropriées des aménagements.**

11.4.3 Voies de liaison conceptuelles pour les couloirs de transport en commun

Au-delà de la période couverte par ce Plan, il s'avérera peut-être nécessaire de construire d'autres couloirs de transport en commun pour assurer un service plus direct pour certains itinéraires, pour éviter la zone centrale et pour améliorer le service de part et d'autre de la rivière des Outaouais. Les possibilités sont les suivantes : une voie de liaison est-ouest entre les couloirs sud-ouest et sud-est; une extension du couloir sud-est au-delà du chemin Hunt Club pour desservir l'aéroport et la croissance urbaine à Gloucester sud; une voie de liaison entre le couloir ouest dans les plaines Lebreton et le couloir sud-est aux environs de Confederation Heights; et une voie traversant la rivière des Outaouais. Il faudra peut-être, pendant la période couverte par ce Plan, mener des études d'emplacement pour délimiter les corridors de transport en commun qu'il faut protéger jusqu'à ce qu'on ait établi de façon plus sûre le besoin et les phases d'aménagement de ces voies de liaison supplémentaires.

En résumé :

21. **Si cela est nécessaire, le Conseil étudiera le corridor le plus approprié pour une voie reliant les couloirs de transport en commun sud-ouest et sud-est, une extension vers le sud du couloir sud-est, une voie de liaison entre le couloir ouest dans les plaines Lebreton et le couloir sud-est aux environs de Confederation Heights et une voie traversant la rivière des Outaouais, et entreprendra de protéger ces corridors en vue de l'aménagement futur de couloirs de transport en commun, jusqu'à ce que des études plus approfondies établissent le besoin et l'échéancier de leur construction.**

11.5 POLITIQUE EN MATIÈRE DE CYCLISME ET DE CIRCULATION PIÉTONNE

Le Conseil reconnaît l'importance du cyclisme comme moyen de transport utilisé par un grand nombre de résidents. Les bicyclettes servent aux migrations alternantes et aux loisirs et, lorsque cela sera possible, le Conseil a l'intention de modifier les routes régionales pour rendre plus sécuritaires les déplacements à bicyclette. Toutefois, pour des raisons de sécurité, on ne doit pas permettre aux bicyclettes d'emprunter les voies réservées aux autobus sur les routes régionales.

L'audience publique, exigée par la Loi sur les municipalités pour tous les projets de construction de nouvelles routes, donne au public l'occasion de participer au processus de conception et de recommander des changements qui répondent mieux aux besoins des divers utilisateurs des routes.

Le Conseil appuie l'achèvement d'un réseau de grands couloirs cyclables dans toute la zone urbaine, y compris l'extension de ce réseau aux centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure.

Le Conseil reconnaît aussi la nécessité d'assurer une circulation piétonne commode et sûre.

En résumé :

22. **Le Conseil admet les bicyclettes comme mode de transport pour les migrations alternantes et de travail et pour les loisirs sur les routes régionales existantes et proposées. Lorsque cela sera possible, les routes régionales seront adaptées pour accroître la sécurité des déplacements à bicyclette. Le Conseil ne permettra pas les déplacements à bicyclette dans les voies réservées aux autobus sur les routes régionales.**

23. **Un réseau de grands couloirs cyclables est désigné à l'annexe F. Le Conseil protégera et accroîtra la continuité de ce réseau en imposant des conditions à l'approbation des plans de lotissement et des détachements de parcelles dans les couloirs désignés.**

24. **Le Conseil reconnaît l'importance d'assurer la sécurité et la commodité des déplacements à pied.**

11.6 POLITIQUE EN MATIÈRE DE TERMINUS

Les terminus interurbains font partie intégrante de l'ensemble du réseau de transport. Bien que la planification à l'égard de ces terminus ne relève pas de la Région, cette dernière tiendra compte des besoins spéciaux d'accessibilité et de correspondance des usagers de l'autocar, du train et de l'avion lors de l'amélioration et de la construction d'équipements routiers et de transport en commun qui sont de son ressort. S'il y avait changement d'emplacement du terminus d'autobus, l'emplacement préféré serait à une station du réseau proposé de couloirs de transport en commun. On envisagera aussi l'extension du couloir sud-est pour desservir l'Aéroport international d'Ottawa lorsque le nombre de voyageurs dans ce corridor le justifiera.

En résumé :

25. **Le Conseil prendra en compte les besoins spéciaux d'accessibilité et de correspondance des usagers de l'autocar, du train et de l'avion lors de l'amélioration des réseaux de routes régionales et de transport en commun. Une station du réseau de couloirs de transport en commun (annexe E au présent Plan) est l'emplacement préféré du terminus d'autobus pour le cas où on déciderait de le déplacer. Le Conseil envisagera aussi d'étendre le couloir de transport en commun sud-est pour desservir l'Aéroport international d'Ottawa si les conditions le justifient.**